12 • 1978

За рулем









СЕЛЬСКОМУ ХОЗЯЙСТВУ – СОВРЕМЕННУЮ ТЕХНИКУ

ЛЮДИ, КАДРЫ ЗНАЮЩИХ, УМЕЛЫХ ПРЕПОДАВАТЕЛЕЙ, МАСТЕРОВ — ОСНОВА УСПЕХОВ ДОСААФ В ПОДГОТОВКЕ СПЕЦИАЛИСТОВ ДЛЯ АРМИИ И НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА



НАХОДКИ В НАХОДКЕ

Из журналистского блокнота

Кто ж сегодня не знает о Находке — молодом городе, молодом порте на самом краю советской земли! Да каждый школьник, не задумываясь, найдет его на карте, отвечая урок географии... Так или что-то в этом роде говорили мне друзья в Москве, когда я направлялся в Приморье. Отчасти разделяя их мнение, все же волновался. Не успокаивало и сугубо деловое, можно сказать, прозаическое редакционное задание — ознакомиться с жизнью, работой местного спортивно-технического клуба оборонного Общества.

Но разве останешься равнодушным, если встреча с городом предстояла после тридцати семи лет разлуки! Впрочем, никакого города там вовсе и не было. Когда осенью 1941-го мы, группа молодых лейтенантов, сопровождавших на корабле ценный груз, причалили к берегу залива, были потрясены красотой нетронутой природы. Начиналось сентябрьское утро, будто со дна морского поднималось большое оранжевое солнце, лучи его скользили по верхушкам лесистых сопок, блистая всеми цветами радуги. Синюю гладь воды подковой обрамляли скалы, серо-красный гранит; склоны сопок, покрытые побуревшими кустами, напоминали медвежьи шкуры. Вокруг стояла звенящая тишина.

Порт, его нужды обслуживало население небольшого поселка. Приземистые деревянные домики, бараки, склады... Такой и осталась в моей памяти Находка той поры.

...Отмеряя километр за километром, «Волга» автоинспекции мчит нас по добротному асфальтированному шоссе. Ответвления его пролегают по живописным кромкам Амурского и Уссурийского заливов. Держимся ближе к Уссурийскому — на Горностай, Лазурный, Шкотово, Артем, Большой Камень...

В памяти и блокноте у меня уже множество впечатлений от встреч, бесед, состоявшихся во Владивостоке. Разумеется, больше всего они связаны с жизнью краевой оборонной организации, ее автошкол, спорттехклубов, с людьми, причастными к обучению, воспитанию специалистов для армии и нужд края, с базой, на которую опирается учебная работа.

Картина в целом представлялась отрадной. По итогам социалистического соревнования краевая организация ДОСААФ на одиннадцатом месте в Российской Федерации — место вполне приличное. Обновляются, стабилизируются кадры руководителей, преподавателей, мастеров вождения и производственного обучения. Материально-техническая база... Автомобильный парк, оборудование классов, автодромов в некоторых школах, скажем, уссурийской и владивостокской образцовых — на уровне лучших в стране учебных организаций ДОСААФ.

Каждый год то одна, то другая автошкола справляет новоселье. Строительство — добротное, комплексное: учебные здания, общежитие, гараж, автодром — все рядом.

Однако и «узких мест», недоработок тоже хватает. Я понял это при первой же встрече с Иваном Григорьевичем Карелиным, председателем краевой организации Общества, другими работниками крайкома. Им предстояло и предстоит многое выправить, чтобы реализовать выводы и предложения комиссии ЦК ДОСААФ СССР, сделанные в ходе недавней комплексной проверки. В планах, которые я видел в крайкоме, намечен широкий круг мер по улучшению военно-патриотической деятельности во всех ее аспектах. Сюда и направлены сейчас усилия досаафовских кадров.

...Наша машина тем временем прокручивала километры в сторону Находки, мимо холмов и сопок, ныряла в низины, покрытые плантациями высоченной кукурузы, золотистого подсолнечника, под горячим ослепительным солнцем. На нашем юге такое увидишь!

Мои спутники — начальник ГАИ Приморья Владимир Ильич Расторгуев и главный инженер краевого транспортного управления Олег Андреевич Вотаский, — как оказалось, незаурядные знатоки истории, природы края, его недр, растительного и животного мира, основательно пополнили впечатления журналиста.

Скоро и Находка. «Волга» взбирается на вершину сопки.

— Притормози, — говорит Расторгуев водителю.

Перед нами бухта и город как на ладони. Так вот они какие сегодня! От прежнего ничегошеньки не осталось, разве что синева залива. Вокруг же — современная индустрия: целый лес кранов, мачт, труб; корпуса судов, замысловатые технические сооружения, контейнерные терминалы... Ветер доносит оттуда запах моря, мазута и чего-то пряного, дразнящего. Справа раскинулся город. Современные многоэтажные дома карабкаются по горным террасам; улицы, буквально вырубленные в скалах, до отказа заполнены транспортом. Такая теперь Находка — город семи ветров, семи морей и океанов, восточные ворота страны, база Приморского пароходства, средоточие флагов многих стран мира. Город встреч и расставаний...

Находка просыпается рано. Спешат на суда, на заводы, в учреждения, лаборатории моряки, металлисты, строители, судоремонтники, транспортники, геологи. По улицам непрерывным потоком движутся машины. В то утро вместе с председателем горкома ДОСААФ Владимиром Лыжкиным и начальником спорттехклуба Владимиром Разумным мы долго стояли у одного из пешеходных переходов. Я наблюдал, как из «Москвича» или «Жигулей» то один, то другой водитель, улыбаясь, приветствовали моих спутников.

— Знакомые что ли? — спрашиваю.

— Наши выпускники, — отвечает Разумный.

— И много их?

— Четыреста выпустили в прошлом году, на третью сотню перевалили в этом. А в общем-то, большинство «личников» здесь — наши питомцы.

— Кто же учится на курсах?

— Несколько лет назад занимались, как правило, командиры производства, инженеры, моряки дальнего плавания. Сейчас состав здорово меняется.

В учебной части СТК Разумный показывает несколько списков с фамилиями выпускников. Читаю: В. Кучерявый — инженер, Г. Мичков — плотник, А. Железняк — матрос, Н. Самохин — слесарь, А. Панков — радист, З. Сазаева — врач... Среди мотоциклистов — в основном рабочая молодежь.

— Благосостояние людей повышается, автомобиль стал доступен рядовому рабочему человеку, — заключает Лыжкин.

Уже тогда, при первом знакомстве я обратил внимание на то, что председатель горкома глубоко разбирается в клубных делах. Помогает, направляет деятельность СТК.

Как и все спорттехклубы нашего Общества, находкинский решает две основные задачи — готовит специалистов и развивает спорт. Обучение водителей категорий «А» и «В» — одно из основных направлений в деятельности небольшого слаженного коллектива. Преподаватели, мастера подобрались грамотные, вдумчивые, трудолюбивые — это в характере дальневосточников, приморцев. Александр Авилов, Анатолий Афанасьев, Алексей Донченко — специалисты с высшим образованием, хорошо владеют методикой обучения. Под стать им мастера вождения Валерий Коржов, Геннадий Константинов, Василий Никонов. Педагогический совет, широкий актив клуба — основная опора его руководителя.

Учебная база, прямо скажем, оставляет желать лучшего. К разговору о ней еще вернемся, сейчас отметим, что шесть автомобилей, несколько классов — с трудом, но обеспечивают план, а он не мал: на этот год — 900 водителей категорий «А» и «В». (Заметим, что более 200 мотоциклистов готовится в филиалах СТК при первичных организациях Общества — ГПТУ-14, базы сейнерного флота и дальневосточного мореходного училища.) Причем качество, как мне сказали в ГАИ города, вполне удовлетворительное. Оно достигается прежде всего благодаря энтузиазму, мастерству, методической грамотности тех, кто учит.

Кроме водителей, СТК готовит радиотелемастеров, аквалангистов, радиотелеграфистов — близость моря и обилие судов, естественно, предъявляют определенный спрос на специальности.

Лыжкин и Разумный пригласили меня осмотреть спортивные трассы — мотоциклетную кроссовую и автомобильную (около 40 километров) для упрощенного ралли. Местность, где они проложены, удивительно красива — кругом лесистые сопки. Ну а трудность — само собой: к услугам кроссменов крутые подъемы и спуски, закрытые повороты, овраги — все для испытания мастерства и воли.

— Жители Находки любят спорт, — говорит председатель горкома. — На площади у Дома культуры рыбаков, где обычно стартуют и финишируют ралли, да и на многих участках трассы, собираются тысячи зрителей.

На автомобильной трассе проводятся ралли на личных машинах разных марок и моделей. Участников набирается от пятидесяти и более. В состязаниях оспаривается командное (для автосекций первичных организаций ДОСААФ предприятий) и личное первенство. Команды обычно выставляют автобусное, грузовое, таксомоторное автопредприятия, автохозяйства рыбного и торгового портов, СТК жестянобаночной фабрики. Они же участвуют в автомотогоборье. Объединяют, координируют их работу горком ДОСААФ и головная автосекция при спорттехклубе.

Ионаса Феликсовича Давидсонаса (он в центре на верхнем фото) уважают курсанты каунасской образцовой автошколы как строгого начальника, как умелого педагога, наставника, активного рационализатора.

Таков сегодня автопарк красноярской объединенной технической школы оборонного Общества (нижний снимок).

Фото В. Князева

За нашу Советскую Родину!



12 ● Декабрь ● 1978

Ежемесячный научно-популярный и спортивный журнал Всесоюзного ордена Ленина и ордена Красного Знамени добровольного общества содействия армии, авиации и флоту

Издается с 1928 года

Три довольно многочисленные секции объединяют в городе любителей мотоциклетного спорта — кроссменов, тех, кто специализируется в гонках по ледяной и гаревой дорожкам. Весной, летом, осенью, будь то в проливной дождь, под палящим солнцем или при свирепом ветре, кросс приходят смотреть и стар и мал. То же самое происходит, когда зимой гонщики состязаются на льду стадиона «Приморец».

Успехи спортсменов нередко выходят за пределы города. Мотокроссмены, «ледовики» — частые участники краевых состязаний. В автомногоборье (класс грузовых) команда находкинцев обычно занимает второе-третье место в крае. Автоспортсмены участвуют в ипподромных гонках. Экипаж раллистов города в этом году входил в сборную края в полуфинале первенства РСФСР в Свердловске. Есть в городе опытные спортсмены, такие, как кандидаты в мастера спорта Владимир Василец, Иосиф Маньковский, перворазрядники Анатолий Кузьмин, Михаил Николаев, Константин Анюшин, Николай Хорт. За ними тянутся молодые.

Спортивно-технический клуб, как ему и положено, стал здесь базой распространения военно-технических знаний среди населения, подготовки специалистов, развития автомотоспорта. Вынесенное в заголовок «Находки в Находке» — не игра слов. Интересного опыта здесь немало и в других сферах военно-патриотической деятельности городской организации ДОСААФ, ее активистов.

Но... С вершины той самой сопки, откуда так великолепно просматривается панорама города, можно заметить одно желтоватое зданьице. Стиснутое мрачными складами, заборами, горами угля и высоченными кранами, оно приютилось у самой воды находкинской бухты. Это и есть городской спортивно-технический клуб. Несколько комнат, высокие потолки. Рядом ветхие сараюшки, в которых хранят мотоциклы. Автомобили летом жарятся, осенью мокнут, зимой стынут под открытым небом. Чтобы в стужу пустить двигатели, машины по часу таскают на буксире. Само здание того и гляди развалится... На фоне растущего, все хорошеющего 200-тысячного города ветхий дом СТК — прямо-таки немой укор и городским властям, и краевому комитету ДОСААФ. Два постановления крайисполкома о строительстве Дома технической учебы в Находке (1972, 1974 гг.) не выполняются, создается впечатление, что о них просто забыли.

Ждут своего решения и такие проблемы, как создание гаревой дорожки на одном из почти пустующих стадионов, оборудование картодрома, пополнение спортивной техникой. Здесь нужна помощь краевого комитета ДОСААФ. Однако первоочередным остается строительство Дома технической учебы. С его появлением отпала бы надобность в филиалах СТК, специалистов готовить можно было бы в полтора-два раза больше, чем сегодня. А потребность в них есть.

А. БАБЫШЕВ,
спецкор «За рулем»
Приморский край

По письму приняты меры

В письме из поселка Игрим Березовского района Тюменской области наш читатель В. Бунов сообщил о серьезных недостатках в деятельности райкома ДОСААФ, а частности плохой работе курсов по подготовке водителей категории «В». «Учебный автомобиль «Жигули», — писал автор, — использовался не по назначению, а потом и вовсе был выведен из строя».

Мы попросили тюменский областной комитет ДОСААФ проверить письмо В. Бунова. Факты подтвердились, обком ДОСААФ освободил от занимаемой должности председателя березовского райкома Н. Леонова. Неисправные «Жигули» отремонтированы и используются для обучения водителей. Кроме того, в третьем квартале этого года районной организации Общества выделен для учебных целей еще один легковой автомобиль. Об этом сообщил редакции председатель областного комитета ДОСААФ М. Булашев.

КРАСНОЯРСКИЕ





Сборщица покрышек красноярского шинного завода, делегат XXV съезда КПСС Валентина Федоровна Гончукова.

Продукция красноярского шинного отправляется потребителям.

В учебном классе по устройству и эксплуатации автомобиля объединенной школы ДОСААФ.

Валентина Федоровна Гончукова — обладательница приза за элегантность. Приз этот завоеван ею некоторое время назад на Всесоюзном конкурсе мастерства рабочих-шинников. Среди многочисленных соискателей жюри отметило именно Валентину Федоровну — сборщицу покрышек красноярского шинного завода, делегата XXV съезда КПСС, члена краевого комитета партии, студентку-заочницу техникума шинной промышленности. Мы видели В. Ф. Гончукову за работой — эту быстроту, четкость, изящную точность движений иначе как элегантностью не охарактеризуешь.

В нынешнем году красноярские шинники отметили «совершеннолетие» своего предприятия: первую покрышку завод выдал в феврале 1960 года. С тех пор, не столь уж давних, мощность его выросла в 4,5 раза. А главный инженер завода Г. Г. Богданов с увлечением говорит уже о том, как будет выглядеть предприятие через несколько лет. После реконструкции, которая идет сейчас, мощность вырастет еще в полтора раза. Реконструкцию можно смело назвать генеральной: будет возведен новый производственный корпус, а на ныне действующих площадях расширят сборочное производство. «Грузовые» покрышки будут полностью переведены на радиальную конструкцию.

А что же сегодня? Молодому предприятию есть чем гордиться: за годы работы освоены как компонент изопреновые каучуки, 60% продукции идет со Знаком качества. Здесь производят покрышки и для легковых («Москвич—403» и «407», ГАЗ—69, УАЗ—469), и для грузовых (ГАЗ—51, ГАЗ—52, ЗИЛ—130, КрАЗы), и для сельскохозяйственных машин. А самые большие — шины-гиганты для БелАЗ—540.

Редактор заводской многотиражки Нина Акимовна Скдорова больше рассказывает о людях — как работают, сколько зарабатывают, чем интересуются вне заводских стен. И мы узнаем, что средний заработок здесь достигает 243 рублей в месяц, а сборщики шин получают и по 500, что очень активно действуют на заводе общества любителей книги, охотников, рыболовов, а многие еще увлекаются нумизматикой и даже спелеологией.

— Нина Акимовна, все это очень интересно, но, согласитесь, как бы вокруг производства, не самые важные, определяющие судьбу завода дела...

— Ошибаетесь, — мягко отвечает редактор. — У нас только молодых две тысячи. Как же нам не думать об увлечениях людей вне завода? Такой заработок, как у нас, квалифицированный рабочий найдет и на других предприятиях города. Внимание руководителей и общественных организаций к производственным и непроизводственным интере-

Окончание. Начало — в предыдущем номере «За рулем».

ВСТРЕЧИ

сам людей подчас оказывается решающим при выборе места работы. Так что все это не «вокруг производства», а в самую точку. Мы заинтересованы в кадровых опытных рабочих и хотим, чтобы люди у нас работали столько же, сколько, скажем, Гончукова, — по четырнадцать-пятнадцать лет и больше...

* * *

Любители мотоспорта хорошо знают Виктора Иосифовича Тарлюка, в прошлом гонщика, ныне тренера и судью всесоюзной категории. С его именем связаны успехи красноярцев на машинах класса 175 $см^3$, среди его учеников — известный Владимир Синько, десятикратный чемпион Советского Союза по мотогонкам на льду.

Виктор Иосифович рассказывает:

— В начале 60-х годов начинали с нуля. Попробовали свои силы в кроссе на машинах в 175 «кубиков». Добились успеха. Тогда перешли на лед. Теперь, по сути дела, почти все чемпионы в этом классе — наши: Свинко, Завидюк, Губич. Финалы республиканских и всесоюзных соревнований стали «семейными», так сказать, внутрикрасноярскими делами...

Подробнее В. И. Тарлюк говорит о том, что сегодня волнует любителей мотоциклетного спорта в крае.

— Наверное, пришло время организовать в стране две лиги команд по мотоспорту, это позволило бы существенно расширить круг участников, дать молодым возможность попробовать свои силы в соревнованиях высокого ранга.

Кстати говоря, сейчас выиграть первенство России, а то и края немногим легче, чем победить на всесоюзных соревнованиях. Мы, например, проводим первенство края по мотокроссу в четыре этапа — тут уж случайно не победишь.

Судьи? Готовим сами. Восемь наших судей имеют республиканскую и один всесоюзную категории. Жаль только, редковато приглашают нас для проведения всесоюзных соревнований. Это, конечно, обидно: судьям ведь тоже надо расти.

И еще одно тревожит любителей мотоспорта — практически им негде тренироваться. Уже давно идут разговоры о необходимости постройки трека. И не только разговоры. Выделена площадка, подготовлен даже проект автомотостадиона с гаражами и мастерскими, трибунами на 24 тысячи зрителей, имеется сметная документация, подрядчик. Однако крайисполком и крайком ДОСААФ пока не торопятся с финансированием.

* * *

О рядовом автолюбителе-красноярце мы кое-что знали и до личного знакомства с ним. Нам было известно, скажем, что водителю этому от 24 до 40 лет, что на треть «он» — женщина, что теорию сдает лучше, чем вождение, и что ему повезло, если окончил краевую школу ДОСААФ — здесь отлично готовят любителей, водителей категории «В», тогда как в некоторых других автошколах экзамены, случается, проваливает чуть ли не половина. Мы знали также, что за последние полгода краевая ГАИ выдала около 14 тысяч водительских удостоверений, а автомобилей и мотоциклов за этот же срок продано 48 тысяч! Короче говоря, об автолюбителе-красноярце мы знали все, кроме фамилии и имени-отчества.

И вот наступил день, когда безликий среднестатистический автолюбитель принял наконец конкретные очертания. Он приехал на ВАЗ—2101 с номером 41-53 КЭН. Владимир Петрович Косов по возрасту подходил к высшей из основной категории отметке — ему около сорока. Долгое время работал бортрадистом на ИЛ-18, теперь выезжает в длительные высокоширотные экспедиции, тоже как радист. Семья состоит из четырех человек: он, жена и две дочери. Владимир Петрович — водитель со стажем, начинал с мотоциклов К—125 и ИЖ—56, затем у него был «Москвич—412», и вот теперь ездит на «Жигулях». Машину эту он приобрел в Москве и отсюда совершил смелый, с нашей точки зрения, пробег до Красноярска «Ни одного прокола!» Автомобилем он доволен — надежность, легкость управления, сравнительная простота обслуживания. И к тому же — великолепная отопительная система, что для Сибири, сами понимаете, имеет значение весьма существенное.

А как с ремонтом?

Да что таить, система автосервиса в Красноярском крае пока оставляет желать много лучшего. В самом Красноярске, например, на весь автотранспорт индивидуального пользования что-то около тридцати постов. Однако Владимир Петрович не унывает. Во-первых, «Жигули» не так часто требуют серьезных ремонтных работ, а во-вторых, уже строится большой автоцентр системы «АвтоВАЗтехобслуживания».

— А часто вы совершаете дальние поездки? — спрашиваем мы.

— Из-за них-то и обзаводился четырьмя колесами. Я ведь художник-любитель, на краевой выставке демонстрировал свои «Арктические этюды», написанные на Аляске и дрейфующей станции СП-22. Но больше всего люблю наши местные, сибирские пейзажи. Соберу друзей-художников, таких же любителей — и куда-нибудь поглубже в тайгу...

* * *

52 процента сельскохозяйственной продукции Восточной Сибири поставляет государству Красноярский край. Уборочная страда — напряженный период для многих организаций края, требующий серьезной подготовки, в том числе, конечно, и от работников автотранспорта.

Краевой штаб по безопасности движения, которым руководит заместитель председателя крайисполкома Николай Семенович Курешов, начинает подготовку к уборочной задолго. Привлекается к этому важному делу и общество авто-







мотолюбителей. Дело в том, что время уборки зерна в Сибири совпадает с массовыми выездами горожан на «грибную охоту» в тайгу. Общество проводит большую разъяснительную работу, рекомендуя выезжать из городов и поселков затемно, с тем чтобы в световой день всемерно сократить количество быстроходных легковых машин на трассах, где потоком идут грузовики с «желтым золотом».

Штаб безопасности движения проводит на местах совещания, в которых принимают участие и представители райисполкомов, и сотрудники районных коммунальных организаций. Известно, что на уборку в сельскую местность прибывает большое количество транспорта, укомплектованного водителями из городов. Штаб выступает как бы представителем их интересов перед местными сельскими организациями: заботится об устройстве охраняемых стоянок, создании нормальных бытовых условий для водителей, следит за состоянием дорог в районе.

Проблем и трудностей, разумеется, хватает. — 90 процентов аварий и происшествий случается у нас по вине сельских водителей, — рассказывает Н. С. Курешов. — И часто причиной остается алкоголь. Нетрезвый водитель, выехавший на оживленное шоссе, даже на короткое время, способен наделать немало бед. Что уж говорить о проселках! А порядка в организации движения в сельскохозяйственных районах пока, увы, нет. Мы глубоко убеждены, что в штатах управлений сельского хозяйства должна быть хоть одна единица инженера, методиста — называйте как хотите — по безопасности дорожного движения. Ведь в сельском хозяйстве края около 100 000 тракторов, комбайнов, автомобилей.

Далее Николай Семенович подробно рассказывает, как в крае воспитывают у руководящих работников сознание первоочередности проблем безопасности движения. В краевом исполкоме на каждом селекторном совещании любое дорожное происшествие разбирается самым тщательным образом, причем анализируются ошибки не только водителя, но и дорожников, и руководителей автотранспортных организаций. На совещаниях штаба безопасности движения дорожно-транспортные происшествия становятся темой докладов председателей исполкомов. Постоянный контроль и требовательность приносят свои плоды: хотя количество автомобилей в крае намного увеличилось, за шесть лет удалось на 10% сократить количество дорожно-транспортных происшествий. Но Н. С. Курешов и руководящие работники края полагают, что это отнюдь не предел...

Еженедельные передачи ГАИ по красноярскому телевидению — одни из действенных факторов борьбы с аварийностью на транспорте.

* * *

...Мы покидали Красноярск. Самолет набрал высоту, и внизу, под нами, развернулись желтые квадраты плодородной сибирской нивы, разрезанные тонкими нитями дорог.

— Вы из редакции журнала «За рулем»? — стюардесса протянула радиограмму. — Вам желают попутного ветра, мягкой посадки и объективного рассказа обо всем увиденном.

Исполнение первого пожелания взяла на себя природа. Со вторым прекрасно справился «Аэрофлот». Третье мы постарались выполнить сами.

Бригада «За рулем»
Фото В. Князева

Экзамены по правилам движения принимают автоматы.



Привычной датой отсчета в истории советской автомобильной промышленности стало 7 ноября 1924 года, когда страна получила первые десять грузовиков АМО. Однако еще до этого, в первый же год Советской власти 6 ноября 1918 года была организационно заложена научная база советского автомобилестроения: создана Научная автомобильная лаборатория (НАЛ), ставшая впоследствии Научно-исследовательским автомобильным и автомоторным институтом — НАМИ. В этом мы видим одно из проявлений большой заботы Советской власти о всестороннем развитии науки и техники в стране. Одним из первых ее шагов был изданный по инициативе В. И. Ленина декрет об организации при ВСНХ научно-технического отдела, положившего начало многим отраслевым лабораториям и институтам.

С тех пор прошло 60 лет. Бывшая НАЛ выросла в крупнейший научно-исследовательский и экспериментально-конструкторский центр советского автомобилестроения. В свое время от него отпочковалось несколько научных лабораторий и отделов, превратившихся в самостоятельные крупные научно-исследовательские учреждения, такие, как ЦИАМ, НАТИ, ЦНИДИ, ЦНИТА, Гипроавтопром.

НАМИ стал родоначальником отечественных научных школ по двигателям, автомобилям, тракторам, автомобильным материалам, по топливам и маслам. Первыми руководителями НАЛ были профессор Н. Р. Брилинг и будущий академик Е. А. Чудаков — пионеры автомобильного дела в России. Здесь работали профессора Е. К. Мазинг, Д. К. Карельских, М. К. Кристи, М. М. Хрущев, доктор технических наук П. С. Панютин. Долгие годы в НАМИ работали Герои Социалистического Труда академики В. Я. Климов и А. А. Микулин. Эта блестящая плеяда ученых вырастила целое поколение учеников, пришедших в НАМИ из МВТУ им. Баумана, а позднее из автомеханического института, МАДИ и других вузов.

Являясь не только научно-исследовательским, но и головным конструкторским институтом автомобильной промышленности, НАМИ участвовал в становлении отрасли. Его сотрудники сконструировали, построили и испытали многочисленные модели двигателей, автомобилей, тракторов, автотракторные и авиационные моторы.

Практические разработки с самого начала биографии института были отличительной приметой его деятельности. Позднее, когда на ведущих наших автомобильных и моторных заводах сложилась своя собственная конструкторско-экспериментальная база, НАМИ получил возможность сосредоточить усилия на главных научно-экспериментальных проблемах конструирования автомобильной техники и на принципиально новых конструкциях. Одной из таких проблем стала, в частности, проходимость автомобиля — вопрос актуальный для нашей страны, с ее обширной территорией, резким различием климатических зон и недостаточно развитой сетью автомобильных дорог. В НАМИ сложилась отечественная школа в подходе к проблемам проходимости автотранспортных средств.

НАМИ — 60 ЛЕТ

Специалисты института развили теорию качения колеса, создали колесные движители новых типов, исследовали работу многоосных систем.

В ходе исследований и конструкторско-экспериментальных работ были созданы и внедрены в производство колеса с арочными и широкопрофильными шинами разных типов. С такими шинами автомобиль успешно преодолевает влажную пашню, зыбучий песок и снежную целину. Наиболее полное выражение этот труд получил в советских полноприводных автомобилях. Благодаря разработкам и рекомендациям НАМИ наши грузовики ГАЗ—66, ЗИЛ—131 и КрАЗ—255Б отличаются среди известных аналогичных машин очень высокой проходимостью, добротностью конструкции. Пожалуй, наиболее полно эти качества реализованы в семействе «Урал», созданном специалистами НАМИ совместно с конструкторами Уральского автомобильного завода. Машины этого семейства не имеют себе равных по проходимости, скорости движения на пересеченной местности, мокром грунте, песке и снегу. На базе агрегатов автомобиля «Урал» институт разработал принципиально новый вид транспорта — гусеничный снегоболотоход для нефтепромыслов Сибири, для строек Крайнего Севера и Дальнего Востока.

История автомобильных разработок института начинается с конструкции первой советской малолитражки НАМИ—1. Активно участвуя в автомобилизации на всех ее этапах, институт много сделал и для того, чтобы наладить массовый выпуск советских легковых машин для населения. С помощью работников НАМИ проектировались, строились, рекомендовались в производство все легковые модели. Достаточно сказать, что каждый новый образец проходит всесторонние испытания на дмитровском полигоне НАМИ, получая здесь путевку в жизнь. Центральный испытательный автополигон, основной филиал института, является самым крупным в Европе. Сейчас на нем проходят испытания около 500 автомобилей с общим пробегом 8 миллионов машино-километров в год. Более 60 автомобилей в год проходят здесь контрольные испытания.

На каждом этапе развития отрасли институт брался за решение самых актуальных задач. Так было в период, предшествовавший первой пятилетке, так было в годы первых пятилеток, когда НАМИ принимал участие в разработке пятилетнего плана, предусматривавшего строительство горьковского автозавода, и в реконструкции АМО (ныне ЗИЛ), и в развитии тракторной промышленности и моторостроения. Заслуги института были отмечены в 1940 году орденом Трудового Красного Знамени, врученным коллективу за выдающиеся успехи в подъеме сельского хозяйства страны.

Верным своему долгу оставался НАМИ и в трудные годы Великой Отечественной войны. Вся деятельность института была поставлена на службу фронту. Именно тогда появились вездеходы НАТИ-ЗИС—42 и ГАЗ—60, бронированные тракторы-тягачи СХТЗ-НАТИ—Б.

Создание нового унифицированного семейства грузовиков (совместно с ярославским автозаводом), участие в разработке типажа подвижного состава, подготовка технических заданий на проектирование перспективных автомобилей — таков обширный круг задач, решавшихся коллективом НАМИ в послевоенные годы. И снова результатом были практические разработки: новое семейство грузовиков — будущих МАЗов и КрАЗов, первые электромобили, паровой автомобиль НАМИ—012, работавший на твердом топливе, дизели для грузовиков...

В 60-е годы НАМИ развернул исследования по долговечности автомобильных двигателей и оказанию конкретной помощи заводам. Сегодня эти работы влились в широкое движение за повышение качества, надежности и долговечности автомобильной техники. Усилия ученых, автозаводцев и работников автотранспортных предприятий скреплены тут договорами о научно-техническом содружестве. НАМИ участвует в организации этой работы на ЗИЛе, МАЗе, КрАЗе, ЯМЗ, а также в Главмосавтотрансе, на АремЗе, в вузах.

Институтом создана целая сеть экспериментально - производственных автохозяйств, так называемых опорных пунктов, практически во всех климатических зонах страны, где находится под контролем института свыше 5000 автомобилей различных моделей. Эта система дает ученым неоценимую информацию о поведении автомобилей в эксплуатации. Итогом всей этой интенсивной общей работы явилось увеличение в полтора-два раза долговечности автомобилей и двигателей, достигнутое в отрасли за годы девятой пятилетки.

Большим событием для сотрудников НАМИ стало приветствие, с которым обратился в сентябре нынешнего года Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР Л. И. Брежнев к водителям, ремонтным рабочим, инженерно-техническим работникам Главмосавтотранса Мосгорисполкома, автомобильных заводов и Центрального научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института. Поздравляя с большой трудовой победой — доведением многими водителями Главмосавтотранса пробега грузовых автомобилей до 350 тысяч километров без капитального ремонта, Л. И. Брежнев отметил, что такие успехи явились результатом высокого профессионального мастерства водителей, хозяйского отношения к технике, плодотворного сотрудничества коллективов автотранспортных предприятий, автомобильных заводов и института, и выразил уверенность в том, что этот опыт найдет широкую поддержку среди автотранспортников и автомобилестроителей страны.

В годы девятой пятилетки одним из важных направлений работы НАМИ стало создание мощных, экономичных и надежных дизельных двигателей. Рекомендации института были использованы при конструировании автомобилей марки «КамАЗ» и дизелей для них. Известно, что эти дизели будут широко применяться и на других грузовиках, и на автобусах. НАМИ принимал участие в разработке специализированных автомобилей и типажа на них, новых семейств автобусов и троллейбусов.

Сегодня институт активно работает над такой актуальной государственной проблемой, как снижение токсичности выхлопных газов, над повышением топливной экономичности машин. Уже созданы образцы малотоксичных двигателей рабочим объемом 1,2—2,5 л. Внедренная сейчас в серийное производство газобаллонная аппаратура также разработана в НАМИ.

В десятой пятилетке перед автомобилестроителями стоит задача повысить долговечность машин в среднем в 1,3 раза при одновременном улучшении других удельных показателей. В связи с этим НАМИ продолжает работы в рамках содружества с коллективами заводов и транспортников, ведет большие исследования в области создания новых конструкционных материалов, снижения материалоемкости и расхода металлов. Многие конструкторские разработки института выполняются на уровне изобретений, защищены авторскими свидетельствами в СССР, а значительная часть — и зарубежными патентами.

Труды института известны за рубежом и получили международное признание. Так, работа по созданию турбоэлектрического привода для городского автобуса, проведенная НАМИ совместно с ВКЭИавтобуспромом и институтом ВУЭС (г. Брно, ЧССР), удостоена в 1978 году золотой медали на международной ярмарке в г. Брно.

Сегодня в НАМИ трудится большой коллектив ученых, высококвалифицированных специалистов. Среди них — 158 кандидатов и 10 докторов технических наук. Они решают широкий комплекс научно-исследовательских и экспериментально-конструкторских задач. Наряду с совершенствованием конструкций, созданием принципиально новых моделей автомобилей, двигателей и других агрегатов, в НАМИ ведутся экономический анализ потребностей разных отраслей народного хозяйства, исследования по прогнозированию развития автомобильной промышленности вплоть до 2000 года. Особое место в этих прогнозах занимают проблемы развития высокопроизводительной автомобильной техники для сельского хозяйства, для районов Сибири, развития автомобилей и автопоездов большой и особо большой грузоподъемности, повышения топливной экономичности и уменьшения токсичности автомобилей, задачи производства легковых автомобилей для населения.

Эти прогнозы сочетаются с повседневной работой НАМИ по выполнению задач десятой пятилетки — повышению качества, эффективности и технического уровня советских автомобилей.



Коротиая остаиовка в пути, можио переброситься парой слов, по делу, иоиечно...

У молодого бригадира Николая Ремезова хорошее настроение — задаиие перевыполнено!
Ветерай войны и труда М. П. Мичнавсиий.

Фото Н. Ваулина

СИБИРЬ, ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

ХОЗЯЕВА САЯН

В Дивногорске, на площади, которую, возможно, когда-нибудь назовут площадью Первых енисейских водителей, стоит на постаменте МАЗ—525. Ему посчастливилось стать одним из первых памятииков в городе сибирских гидростроителей. И теперь даже самый юный дивногорец уверенно пояснит вам, что из кузова именно этого автомобиля упал первый камень в основание плотины, пересекающей Енисей. Автомобиль-труженик, строитель МАЗ—525 стал символом Красноярской ГЭС. Был он тогда гордостью каждого шофера, флагманом среди автомобилей. Да и сама ГЭС казалась чудом гидротехники. А сегодня на Енисее возводится новая, Саяно-Шушенская ГЭС, чьи десять агрегатов дадут промышленности и сельскому хозяйству еще больше электроэнергии. И на смену МАЗам пришли другие машины — гиганты БелАЗы.

А строят плотины и ведут на перекрытие автомобили все те же люди. Самый старший из них — Михаил Петрович Мичкавский.

Время измеряется минутами, часами, днями. Но можно его мерить еще и километрами дорог, кубометрами бетона... Если бы тот скальный грунт и бетон, ту арматуру, что Михаил Петрович перевез за многие годы на Красноярской, а теперь и на Саяно-Шушенской, уложить в полотно дороги, то протянулась бы она на тысячи и тысячи километров, из прошлого в будущее, соединяя воедино города, стройки и людские судьбы.

Но время отмеряется и событиями. Они как ступени к познанию своего места в судьбе страны. Самую первую ступень сверстники Мичкавского переступили в один год — 1941-й. И хотя небо над Сибирью не разрывал вой моторов, снарядов и бомб, эхо войны врывалось в каждый дом повестками и «похоронками». Миша Мичкавский не ждал повестки. В семнадцать он добровольно ушел на фронт, чтобы вскоре стать наводчиком в расчете «катюши».

С фронта на фронт перебрасывали артиллеристов. Письма из дома находили их спустя недели и месяцы. Однажды он узнал, что неподалеку от его батареи воюет отец. Сегодня они должны встретиться. Но, вернувшись с очередного задания, тщетно разыскивал отца среди его однополчан. Петр Мичкавский погиб накануне, так и не увидев своего возмужавшего сына. Припав к свежему могильному холмику, Михаил думал о Победе. О своем селе, куда вернется без отца, старшим в семье...

А до возвращения было далеко. Нужно было «пол-Европы прошагать», приколоть на выцветшую гимнастерку орден Красного Знамени. Нужно было проехать свою многострадальную Родину, вглядываясь в лица осиротевших детей и рано состарившихся вдов. Нужно было трудиться, сменив боевой расчет на мирный — в бригаде трактористов, потом за рулем ЗИСа.

* * *

На любую стройку, будь то завод или электростанция, одним из первых приезжает водитель. «Как разведчик, — говорит Михаил Петрович, — и год от года не легче, а все ответственней наше занятие. Приходит новая техника, сменяются поколения водителей. Какие они, парни, рожденные после войны? Работаешь с ними бок о бок. Одни заботы, одно задание в путевых листах. Кажется, знаешь всех наперечет. Но бригада, что семья. Все разные, к каждому свой подход, свое доброе слово сыщи. В моей бригаде 75 водителей, 75 характеров, судеб. А разобраться в человеке посложней, чем в машине. Но только она и помогает определить, каков ее водитель сегодня и каким он станет завтра».

Михаил Петрович подъезжает к погрузочной площадке. Место под краном занято. Он выходит из кабины и придирчиво оглядывает свой БелАЗ. Выпало несколько минут для перекура. Можно и нужно проверить смазку, прислушаться к двигателю. Машины на ГЭС работают круглосуточно. Каждую смену — новый водитель. Случись неполадка — срывается план всей бригады и стройки. Значит, каждый в ответе перед сменщиком. Этого не объяснишь, не перескажешь самыми вескими фразами. Эту спаянность необходимо прочувствовать, пережить, чтобы осознать свою причастность к общему делу. Каждому в жизни выпадает такая наука. Многие из его нынеш-



ней бригады освоили ее еще на Красноярской ГЭС. А Виктор Долгополов, его постоянный сменщик, — и того раньше. Вместе работали они в родном селе, сменяли друг друга на Красноярской. И сегодня Виктор его напарник. Потому так уверенно принимает Михаил Петрович машину, потому так заботливо оглядывает ее после каждой ездки.

— Люблю машину, — признается Мичкавский, — каждую новую люблю пуще прежней. Да оно и понятно. Жизнь день ото дня становится сложней и интересней благодаря технике. И мы стараемся «не ржаветь», быть на уровне этой техники. Мы бьемся, чтобы машины не простаивали. А разве у человека должны быть простои? Казалось, пора бы уж мне на отдых. Но как увижу новую машину — зуд в ладонях. Нет, еще не наездился.

Я познакомилась с водителем, из-за болезни покинувшим бригаду Мичкавского. Теперь он на «легком труде» — возит рабочих на автобусе. Когда приезжает на промплощадку, лицо его, немного замкнутое и печальное, проясняется, как у ребенка. Он садится к кому-нибудь в кабину или просто слушает гул приближающихся БелАЗов. Его никто не утешает. Все, а в первую очередь Мичкавский, верят, что он вернется в бригаду.

Сколько уже вернулось к нему первых енисейских водителей, которые после Красноярской поработали на строительстве других гидроэлектростанций. Сейчас их десять в бригаде. Это ее костяк, вокруг которого формируются молодые «белазисты». Наверно, потому и легче их воспитывать, что так много опытных наставников.

— Конечно, легче — соглашается Михаил Петрович. — Трехлетний стаж — испытательный срок для будущего члена нашего коллектива. А эту школу ребята проходят на МАЗах, например, в бригаде Николая Ремезова.

* * *

В жизни случаются такие ситуации, когда два человека, родившиеся в разное время, в разных концах страны, по какой-то закономерности непременно должны встретиться.

В 1951 году Михаил Петрович получил шоферские права, став первым водителем в роду Мичкавских. В тот же год в забайкальском селе, в семье бывшего военного водителя Василия Ремезова родился сын Николай. В 1970 году, расставшись с Дивногорском, Михаил Петрович приехал строить Саяно-Шушенскую ГЭС. В этом же году Николай закончил автошколу ДОСААФ, чтобы продолжить водительскую династию Ремезовых.

Годы службы в рядах Советской Армии, дороги — нефронтовые, мирные — и планы в преддверии увольнения в запас. Накануне его Николай и еще пять его товарищей решили ехать на стройку в Саянах. Они прибыли полные уверенности в своих силах, а им по неписаному закону выделили старые машины. Ребята удивились, потом обиделись и, даже не сев в машину, уволились. Остался один Николай. Отремонтировав изрядно отработавший автомобиль, он незаметно вошел в коллектив, из новичка превратился в «старичка». А через несколько лет пересел на новый МАЗ—503 и возглавил бригаду.

И здесь две судьбы, две извилистые линии встретились. Это не была официальная встреча двух водителей разных поколений. Для Николая биография Мичкавского — живая история. С фотографии на Доске почета смотрит строгое, даже суровое лицо водителя-фронтовика. На лацкане пиджака рядом с боевой трудовая награда за Красноярскую ГЭС — орден Ленина. Таков Мичкавский на параде. В жизни он проще. В жизни он Петрович, многим по возрасту отец. И не только по возрасту. Николай рано потерял отца. И верится ему, что был он похож на этого неутомимого и по-хозяйски уверенного бригадира.

А Михаил Петрович мог бы и не заметить молодого шофера, когда тот еще только снял гимнастерку. Но любого водителя, по его мнению, видно издалека — как он подошел к машине, как сел за руль. У Николая посадка особая, сродни спортивной. Будто и не самосвал трогает с места, а гоночный автомобиль. Конечно, он любит скорость, любит бесконечную ленту дороги, скользящую под колеса. Любит езду, подобную паренню. Но его ежедневные рейсы коротки по времени и расстоянию. Взад-вперед, взад-вперед... Многих такой ритм изматывает. Без привычки не успеешь ни сосредоточиться, ни расслабиться. Но ты не сам по себе, ты обслуживаешь огромную армию строителей, бетонщиков, арматурщиков. В бригаде Мичкавского эти истины не обсуждают. А вот Николай вынужден каждый день в кого-нибудь «вкладывать душу».

— Обидно, когда впустую. Сейчас каждый простой оплачивает организация, повинная в нем. Опросил как-то ребят, что они думают по этому поводу. Нашлись же такие, что равнодушно пожали плечами — пусть платят. Не болеют за судьбу нашей ГЭС. Значит, я в чем-то просчитался. Может быть, и сам порой что-то упускаю из вида. Бригадир отвечает не только за исправность машин и выполнение плана. При нашем хорошем снабжении запчастями этого добиться нетрудно. Труднее сладить с характерами, а вначале — со своим собственным.



У Дивных Гор Енисей перекрывали МАЗы. Тут, на Саяно-Шушенской, их зовут уменьшительно — «мазиками». Символ этой стройки — БелАЗ. Ему и досталась честь перекрытия.

...11 мая 1975 года. На вершинах гор еще лежал снег, а у подножия трудилась весна. В это время все сибирские реки, переполненные талой водой, выходят из берегов, подтачивая на своем пути скалы, сокрушая деревья и мосты. Медленно, плотной колонной шли вдоль берега БелАЗы, груженные тяжелыми каменными глыбами. Одним из первых ехал Михаил Петрович Мичкавский. Николай был в толпе гостей — тех, кто не участвовал в перекрытии непосредственно. Он приветствовал своего учителя и друга и очень волновался. А когда открыли перемычку, Николаю показалось, что весь его труд остался под водой. Все, что они строили в течение нескольких лет, утонуло навсегда и безвозвратно. А потом открылась огромная, зияющая сырым грунтом яма, дно будущей плотины. С той поры минуло больше трех лет. И никто теперь не подсчитает, сколько твоего бетона в ее упругом массиве. Важно, что он есть и перевезен в кузове твоего «мазика».

Михаил Петрович не раз подумывал о Ремезове как о своей смене, вот только постоянство Николая — «не могу расстаться с МАЗом, мы еще нужны друг другу»... В бригаде «мазистов» действует школа молодого шофера. Это и наставничество, и взаимопомощь. Это и учеба. По сжатой программе осваивают ребята устройство и обслуживание автомобиля, технику безопасности. Уже второй год проходит школу в бригаде Ремезова младший сын Михаила Петровича — Сергей. Старший — Александр, тоже шофер в Дивногорске. И это самая почетная награда первого водителя в роду Мичкавских.

* * *

Есть награды и у Николая Ремезова. Саяно-Шушенская — первая гидроэлектростанция в его жизни, но не последняя. Здесь он впервые почувствовал причастность к планам своей страны. Здесь в год перекрытия Енисея родилась его дочь Надежда. Здесь он стал коммунистом, открыв свое призвание организатора. До пуска последнего агрегата еще далеко. Но водители уже поговаривают о строительстве новой, третьей электростанции на Енисее, куда они поедут первыми, как разведчики. Новое поколение енисейских водителей, продолжающих дело своих отцов, старших товарищей.

На «коротком плече», от погрузки к выгрузке — такова цикл их работы. У каждой машины три хозяина. За сутки спидометр накручивает сотни километров. Это их общий километраж, их общие дороги.

Е. ЮДКОВСКАЯ,
спецкор «За рулем»

Красноярск — Абакан — Саяно-Шушенская ГЭС






«СЕЛЬХОЗ - ТЕХНИКА 78»

Шаги пятилетки

Современное сельское хозяйство немыслимо без мотора, без трактора, без автомобиля. И на большой международной выставке «Сельхозтехника-78», которая действовала в Москве, естественно, им было отведено почетное место. Каждый посетитель, знакомясь с последними новинками сельскохозяйственной техники, мысленно соотносил увиденное с решениями июльского Пленума ЦК КПСС, с докладом Л. И. Брежнева «О дальнейшем развитии сельского хозяйства», где указывалось: «Мы ставим своей задачей в будущей пятилетке завершить комплексную механизацию возделывания всех важнейших сельскохозяйственных культур...

В этих целях следует и в дальнейшем увеличивать поставки сельскому хозяйству тракторов, грузовых автомобилей, комбайнов и других сельскохозяйственных машин. Производство тракторов и грузовых автомобилей у нас растет, и сельское хозяйство должно получать весомую долю этого прироста».

Советский Союз сегодня занимает первое место в мире по производству тракторов. В 1977 году наши заводы изготовили 569 тысяч машин разных классов — от 0,2 до 25 тонн тягового усилия и мощностью от 6 до 330 л. с. К 1980 году выпуск тракторов в СССР возрастет до 580—600 тысяч, а суммарная мощность моторов составит 55 миллионов л. с.

На выставке экспонировались почти все наши современные модели: «Кировец—К701», харьковский Т—150К, липецкий Т—40АМ, «Беларусь—МТЗ-80» и другие колесные тракторы. Мы выделили их неспроста. Сегодня они составляют около 54% в общем выпуске.

Почетное место занимал опытный образец перспективного «Кировца—К710М». У него 500-сильный двенадцатицилиндровый дизель ЯМЗ, шестнадцатиступенчатая коробка передач с гидравлическим приводом переключения, пневматические тормоза всех колес. Сиденье подрессорено, в кабине радиоприемник. Наиболее интересен у машины принцип поворота — трактор состоит из двух частей, поворачивающихся вместе с колесами одна относительно другой. Подобная схема так называемой сочлененной машины применена и на другом советском колесном тракторе Т—150К.

Мощные колесные тракторы кировского и харьковского заводов роднит с автомобилями не только конструкция ряда важных узлов, но и способность успешно выполнять транспортные функции тягача для грузового прицепа. К—701 может двигаться по шоссе со скоростью до 34 км/ч, Т—150К — 30 км/ч, а К—710М — даже 50 км/ч. Да и внешне эти тракторы похожи на автомобили — колеса одинакового размера, кабины, крылья над колесами, наружные осветительные приборы как у обычного грузовика. Словом, грань между современным колесным трактором, колесным тягачом и автомобилем все более стирается.

Пятьдесят лет назад в нашем сельском хозяйстве работало 700 грузовиков, в 1977 году их парк составил 1501 тысячу единиц. Только за годы десятой пятилетки советская деревня, колхозы и совхозы получат 1350 тысяч грузовых автомобилей. Много это или мало? Если сравнить с предыдущими годами — много. Но вспомним доклад Леонида Ильича Брежнева на июльском Пленуме ЦК КПСС: «Проблему транспорта для села, как бы ни было трудно, пора решать кардинальным образом. В частности, надо организовать производство большегрузных и специализированных автомобилей сельскохозяйственного назначения».

Целый ряд таких машин был представлен на выставке: 8-тонный КамАЗ—5320 с 6-тонным двухосным прицепом ГКБ—8350, специализированные сельскохозяйственные самосвалы ГАЗ-САЗ—53Б, и ЗИЛ-ММЗ—554, и фургоны ГЗСА—950 для перевозки свежих, охлажденных и свежезамороженных продуктов.

ГАЗ-САЗ—53Б — самосвал, выпускаемый заводами в гг. Саранске и Фрунзе, смонтирован на шасси массового грузовика ГАЗ—53-02 и предназначен для бестарной перевозки зерна и других сыпучих сельскохозяйственных грузов по дорогам всех категорий. Особенность машины — платформа, опрокидывающаяся на три стороны, и надставные борта, которые позволяют почти вдвое увеличить емкость кузова. Такое же назначение у самосвала ЗИЛ-ММЗ—554.

Наряду со специализированными автомобилями для сельского хозяйства среди экспонатов можно было видеть и специальные машины. Среди них универсальный загрузчик ЗАУ—3 для заполнения сеялок семенами и минеральными удобрениями, полуприцеп-разбрасыватель пылевидных удобрений АРУП—8, буксируемый седельным тягачом ЗИЛ—130В1, линейная лаборатория для диагностики тракторов, смонтированная в фургоне УАЗ—450, передвижная электронная лаборатория ЭНЛ—2 на базе фургона ИЖ—2715.

На фоне внушительных «кировцев», величественных комбайнов «Нива» скромно выглядели легковые автомобили повышенной проходимости, на которые сегодня в деревне ощущается повышенный спрос. Три джипа — УАЗ—469Б, ВАЗ—2121 и ЛуАЗ—969М стояли рядом. Если первые два уже хорошо известны потребителям, то последний, выпуск которого будет начат в 1979 году, вызывал особый интерес.

Много места занимали на выставке экспонаты, которые знакомили посетителей с последними достижениями отечественного моторостроения — двигателями (все они дизели) для тракторов, комбайнов и других сельскохозяйственных машин. Уместно отметить здесь, что в области дизелизации наши тракторостроители ушли вперед по сравнению с автомобилестроителями. Сегодня даже на самых малых колесных тракторах и самоходных шасси класса 0,6 тонны применяются дизели воздушного охлаждения.

Значительную часть «Сельхозтехники-78» занимала советская экспозиция (31,5 тысячи $м^2$ из общей площади в 53 тысячи). Поэтому ей мы и уделили основное внимание. Кроме СССР, здесь была представлена 21 страна. Экспонировались полевые автомастерские на шасси грузовиков СТАР-266 (ПНР), специализированные грузовики «Мерседес-Бенц» (ФРГ), колесные тягачи «Штайгер» (Австрия).

Международная выставка сельскохозяйственных машин, оборудования и приборов проходила в Москве уже в третий раз (первая состоялась в 1966 году, вторая — в 1972-м). Она наглядно продемонстрировала успехи советской экономики, дала новый импульс научно-техническому прогрессу в сельском хозяйстве, послужила стимулом к упрочению взаимовыгодных внешнеэкономических связей.

С. МАРЬИН

На 1-й странице обложки: трактор К—701 (вверху слева); ЛуАЗ—969М (внизу слева); ЗАУ—3 на базе ГАЗ—53А — универсальный загрузчик (вверху справа); ЗИЛ-ММЗ—554 с высокими бортами для перевозки сельскохозяйственных продуктов (внизу).

Фото В. Князева



В классе идет урок. Преподаватель объясняет устройство двигателя и при этом постоянно обращается то к плакатам, то к установленному на подставке двигателю, на котором сделаны местные вырезы. Через них видны отдельные детали, узлы. И все же проследить до конца взаимодействие частей не удается. Оттого и материал усваивается трудно. Это видно по лицам курсантов. Михаил Антонович Руневич повторяет объяснение. И еще раз. А результат тот же.

Как же сделать урок более наглядным? Как показать двигатель, а еще лучше — автомобиль во всем сложном взаимодействии составляющих его узлов? Эта задача все больше занимала и волновала Руневича. Будучи человеком пытливым, он, однажды задавшись таким вопросом, снова и снова под разными углами присматривался к автомобилю. Верил: решение придет, надо только не отступать, быть настойчивым. А этих качеств — терпения и настойчивости — ему не занимать.

...Михаил Антонович — выходец из крестьянской семьи. Он внук Ивана Руневича, которого зверски убили интервенты в 20-е годы. Сын Антона Руневича, участника Великой Отечественной войны. Он гордится отцом и дедом. Старается быть на них похожим. Трудовая биография Михаила началась в вильнюсском троллейбусном парке, когда ему минуло шестнадцать. Работал учеником слесаря. Вечерами учился. Учеба прервалась лишь на время службы в десантных войсках. А затем была продолжена — уже на вечернем отделении факультета автомобильного транспорта каунасского политехнического института.

Кто работал и учился, тот знает, какое нужно для этого напряжение сил. Но терпение и труд одолели все. И семь лет назад Михаил Антонович с дипломом инженера пришел в вильнюсскую автошколу ДОСААФ.

В организациях ДОСААФ

Чтобы увидеть в глазах понимание

...Решение возникло, когда он, склонясь над столом, уже близко к полуночи набрасывал эскизы, перечеркивал, рисовал снова. Конечно же, нужно показать в разрезе весь автомобиль! И не просто показать, а выполнить разрезы так, чтобы автомобиль был вроде бы и целым, и тут же, на глазах, «раскрывался». Разрезать все что можно — вплоть до сидений и колес. Вот это будет наглядное пособие!

Захваченный этой идеей, Михаил Антонович пошел к начальнику школы Н. К. Романькову.

— Ну что ж, — сказал Николай Куприянович, — вы у нас рационализатор известный. Ваши разрезные двигатели, передвижные мотоциклетные классы, действующие стенды получили распространение и за пределами республики. Вам и карты в руки. Дерзайте. Чем можем, поможем.

Михаил Антонович взялся за дело.

На одном из занятий своей группы он рассказал о том, что можно так разрезать ВАЗ—2101, что он будет раскрываться вдоль и поперек. Тогда станут видны в действии все детали, узлы и механизмы трансмиссии, а кроме того — просматриваться от начала до конца устройство кузова и всех его частей.

— Но работа эта очень трудоемкая, — заключил преподаватель. — Осилим ли?

— Конечно, осилим!

Курсанты знали, что им не придется изучать автомобиль по новому пособию. Их группа заканчивала занятия, а раскрывающийся автомобиль будет установлен в классе нового помещения школы, которое еще не скоро сдадут в эксплуатацию. И все же они взялись за работу с энтузиазмом. Особо старалась группа активистов во главе со старостой Сергеем Мирским.

Списанный ВАЗ—2101 распилили ножовкой на три части. Иосиф Банель, Ионас Лапинас, Станислав Анискевич, другие ребята трудились до седьмого пота. Иосиф Старковский, имеющий специальность сварщика, варил подставки, шарниры. Альгирдас Синица, Станислав Лещинский с товарищами занимались опиловкой, креплением петель. Все поочередно шпаклевали, красили.

Через несколько месяцев автомобиль можно было показать курсантам. Он не только раскрывался, как было задумано. Его двигатель, коробка передач, задний мост также были разрезаны. И, кроме того, они «работали» — вращение коленчатого вала, соединенного через редуктор с электродвигателем, передавалось, как и положено, коробке передач и дальше по всей трансмиссии.

Теперь, идя на урок, Михаил Антонович твердо знает: на лицах учеников он увидит интерес и понимание. А это — залог успеха.

Н. ЧЕРНЫШЕВ

г. Вильнюс

Автомобиль раскрыт. В левой части его остаются разрезной двигатель, трансмиссия. Правая, в свою очередь, разделена еще на две части, закрепленные на поворотных кронштейнах.



НОВИНКА ИЗ ЦШОПАУ





Страничка мотоциклиста

Мотоциклы МЦ из ГДР, название которых говорит о месте их рождения (Мотозавод в Цшопау), известны широко за пределами своей страны. Знают эту марку и наши мотолюбители. В 1957 году МЦ поставлялись в СССР и быстро завоевали признание. До сих пор многие из них надежно служат своим владельцам, демонстрируя пример «мотодолголетия».

Известны они и спортсменам: мотоциклы модели МЦ-ГС для многодневных соревнований имеют некоторые наши клубы. Успешные выступления на международной арене помогли конструкторам создать новую дорожную модель МЦ ТС-250/1, к выпуску которой завод приступил в конце 1976 года («За рулем», 1977, № 4).

Закономерный интерес советских мотолюбителей к машинам, выпускаемым в братских социалистических странах, редакция «За рулем» стремится удовлетворить, проводя кратковременные тесты, позволяющие ближе познакомиться с их конструкцией и эксплуатационными качествами. По сложившейся традиции завод МЦ летом нынешнего года передал редакции новую модель. И автору этих строк было поручено провести тест.

Представляя сегодня МЦ последней модели читателям, мы расскажем о ее конструктивных особенностях. Результатам дорожных испытаний будет посвящен следующий материал.

Садясь на новую машину, думаешь о том, чем она отличается от предыдущих. У МЦ ТС-250/1 это прежде всего открытая рама хребтового типа, сваренная из двух труб большого диаметра. Расположенные одна над другой и связанные спереди рулевой колонкой, они обеспечивают большую жесткость рамы.

Двигатель подвешен на раме в двух точках. Спереди — через упругий резинометаллический блок за головку цилиндра, сзади — посредством рычагов, качающихся в вертикальной плоскости и соединяющих картер с осью маятниковой вилки. Такое решение позволило почти полностью нейтрализовать вибрации, обычно передаваемые от двигателя раме.

Несущие детали новой длинноходной (ход 185 мм) телескопической вилки изготовлены из легкого сплава. Она снабжена эффективными амортизаторами с буферами, смягчающими жесткие удары при полном срабатывании в обоих направлениях. У вилки вместе с легким грязевым щитком неподрессоренные массы невелики.

Задние гидравлические амортизаторы с открытыми пружинами легко регулируются в зависимости от нагрузки. Ход их 105 мм.

Обода обоих колес облегченные, из алюминиевого сплава. Колеса взаимозаменяемы, размер шин спереди — 2,75—18, сзади — 3,50 — 16 дюймов. В тормозах значительно увеличилась охлаждающая поверхность барабанов; в них запрессовано не стальное, как на предыдущей модели, а чугунное кольцо, и это повысило эффективность тормозов.

Большие изменения внесены в двигатель и в коробку передач. Оригинальная форма оребрения цилиндра и головки, обеспечивающая наилучший теплоотвод, аналогична спортивной модели. От нее же взята и пятиступенчатая коробка передач, впервые примененная на дорожной машине.

Тщательный подбор передаточных чисел позволяет наиболее полно использовать возможности двигателя во всем диапазоне рабочих оборотов. Вместо обычных бронзовых втулок шестерни коробки установлены на игольчатых подшипниках без сепараторов, и смазка к ним подается через сверления в валах. К самим шестерням масло поступает по специальному желобу. Все это значительно увеличило долговечность агрегата и одновременно снизило потери на трение. Более четким действиям с пятиступенчатой коробкой передач помогает установленный на мотоцикле тахометр. Он приводится тросом от коленчатого вала двигателя.

Завод отказался от традиционной системы смазки коренных подшипников из коробки передач. Теперь они примыкают к кривошипной камере и смазываются топливной смесью, как на большей части двухтактных моторов. Это снизило рабочую температуру и повысило долговечность подшипников и сальников. Коленчатый вал благодаря уменьшению расстояния между опорами стал более жестким, его нижний шатунный подшипник остался роликовым, а верхний — игольчатым с сепаратором. Карбюратор с центральной поплавковой камерой и падающим потоком снабжен устройством, обеспечивающим уверенный пуск двигателя. Диаметр диффузора — 30 мм.

Система электрооборудования — динамо-батарейная, в ней использованы проверенные на предыдущих моделях приборы. На мотоцикле предусмотрено место для второго аккумулятора, подключаемого параллельно первому, что удваивает емкость источника тока и позволяет устанавливать дополнительное электрооборудование.

Широкое применение легких сплавов снизило массу мотоцикла на 5 кг по сравнению с предыдущей моделью, она составляет всего 130 кг. Мощный двигатель в сочетании с пятиступенчатой коробкой передач обеспечивает новому МЦ хорошую динамику и высокую максимальную скорость: разгон с места до 100 км/ч занимает всего 12,5 с, максимальная скорость — 130 км/ч. При этом расход топлива на скоростях, не превышающих 90 км/ч, составляет 3,5 л/100 км.

Как и предыдущие модели, МЦ ТС-250/1 можно эксплуатировать с боковым прицепом.

Л. ОВСИЕВИЧ,
инженер

Техническая характеристика

Двигатель. Рабочий объем — 243 см³. Диаметр цилиндра и ход поршня — 69 и 65 мм. Степень сжатия — 9,5—10. Мощность — 19,5 л. с. при 5200—5500 об/мин. Максимальный крутящий момент — 2,6 кгс·м при 4600—5200 об/мин.

Трансмиссия. Сцепление — многодисковое в масляной ванне. Первичная передача — косозубые шестерни. Вторичная (главная) передача — роликовая цепь в герметичном кожухе.

Экипажная часть. Рама — трубчатая, открытая. Тормоза — барабанные диаметром 160 мм.

Электрооборудование. Генератор постоянного тока 6 В, 60 Вт. Аккумулятор 6 В, 12 А·ч. Фара — 45/40 Вт с асимметричным светораспределением.

Общие данные. Сухая масса — 130 кг. Емкость бака — 17,5 л. Пропорция масла и бензина в топливной смеси — 1 : 50.

Экономичность и рациональность хорошо просматриваются и во внешнем облике и конструкции каждого узла МЦ ТС-250/1.

Сильно развитое оребрение цилиндра и головки обеспечивает оптимальный тепловой режим мощного двигателя.

Спидометр и тахометр с большими шкалами помогают водителю правильно выбрать режим движения.

Фото В. Килзева

НОВОСТИ СОБЫТИЯ ФАКТЫ

«АУТОСАН-2» В МОСКВЕ

На улицах столицы появились польские автобусы «Аутосан-2». Они служат для перевозки авиапассажиров. Современный силуэт, широкие окна, удобные сиденья, красивая внутренняя отделка салона, кондиционер — все это создает атмосферу комфорта и уюта.

По просьбе московских автотранспортников в модификации «Аутосан-2» предусмотрен дополнительный обдув передних окон, что улучшает зимой обзор дороги с места водителя. Просторнее, чем у базовой модели, стало багажное отделение. В таком исполнении машина поступила в распоряжение автокомбината № 3 Мосснабпромтранса.



38-местный автобус «Аутосан-2» имеет несущее шасси (а не кузов). На машине применена раздельная тормозная система. Передние тормоза — гидравлические, задние — пневматические.

Автобус оснащен шестицилиндровым дизелем мощностью 138 л. с. В снаряженном состоянии он весит 12 500 кг и развивает скорость 88 км/ч.

ПО КОНТРАКТАМ С ФРГ

В 1979—1980 гг. в СССР поступит оборудование пяти комплексных автоматических линий для сборки и сварки кузовов «жигулей». Таковы условия контракта, подписанного летом нынешнего года в Москве всесоюзным объединением «Автопромимпорт» и западногерманской фирмой ИВКА-КУКА. Мощность оборудования составит 230 тысяч кузовов в год. В комплекс входят склады-накопители, которые обеспечат бесперебойную работу линий.

Продукция этой западногерманской фирмы уже используется на некоторых советских автозаводах. Торговое соглашение с ИВКА-КУКА — наиболее крупный «автомобильный» контракт СССР и ФРГ после поставок в Советский Союз 9 тысяч большегрузных автомобилей «Магирус».

«БПС—ЭСТОНИЯ»

Эту машину любители автоспорта хорошо запомнили. Второй год за рулем «БПС—Эстонии» выступает москвич Владислав Барковский.

Двукратный чемпион СССР взял за основу шасси гоночного автомобиля «Эстония—18М» формулы «Восток» и

Фото А. Смирнова



«одел» его в кузов из стеклопластика. БПС — начальные буквы, с которых начинаются фамилии трех человек, изготовивших кузов, — самого гонщика и двух его механиков.

И если шасси и двигатель (ВАЗ—21011 рабочим объемом 1300 см³, мощностью 75 л. с.) «БПС—Эстонии» мало отличаются от большинства машин формулы «Восток», то кузов имеет оригинальную и необычную форму. Лобовой обтекатель, бортовые радиаторы, направляющие воздух ребра на обтекателе «кокпита», антикрыло способствуют снижению аэродинамических потерь, обеспечивают дополнительную загрузку ведущих колес. Максимальная скорость машины — 200 км/ч.

Большую помощь при изготовлении кузова принесли группе энтузиастов консультации специалистов из лаборатории скоростных автомобилей Московского автодорожного института, где накоплен немалый опыт по аэродинамике гоночных машин («За рулем», 1978, № 2, стр. 12).

В нынешнем сезоне на старт вышла и вторая машина с кузовом БПС. На ней выступает известный в прошлом мотогонщик А. Кучеренко, который ныне, как и Барковский, принимает участие в автомобильных гонках за рулем машины формулы «Восток».

На международных соревнованиях в Киеве Барковский занял на «БПС—Эстонии» третье место, а Кучеренко — шестое. Первый этап чемпионата СССР принес Барковскому первое место, Кучеренко — третье.

«ВОСХОД» — ОБЛАДАТЕЛЬ КУБКА

Вознесенский «Восход» и «Металлург» из г. Видное Московской области, сравнительно недавно выступающие в высшей лиге по мотоболу, вышли в финал Кубка СССР — журнала «За рулем». Путь был нелегким. В числе команд, над которыми добился превосходства «Металлург», был эллистинский «Автомобилист», неоднократный чемпион страны и обладатель Кубка, а в активе «Восхода» победа над полтавским «Вымпелом», который также завоевывал этот почетный приз.

И вот «Восход» и «Металлург» встретились на стадионе в г. Видное. Украинские спортсмены вышли на поле, имея убедительный запас в пять мячей: игра в Вознесенске завершилась в их пользу со счетом 6 : 1, и перед мотоболистами «Металлурга» стояла довольно сложная задача — добиться преимущества в шесть мячей.

Сразу же после свистка судьи хозяева поля ринулись в атаку. Вознесенцы, видно, все надежды возложили на оборону, но вскоре им пришлось убедиться, что она, как это часто бывает в спортивных встречах, не приносит успеха. Нападающий «Металлурга» С. Часовских один за другим направил три мяча в ворота соперников, а те с трудом смогли ответить только одним голом.

Второй период проходил в обоюдных атаках, но перевес вновь был на стороне хозяев поля. Неутомимый С. Часовских, а затем В. Серебряков доводят счет до 5 : 1. Через несколько минут второй гол забивает в ворота «Металлурга» А. Белоусов. В третьей двадцатиминутке игра еще больше обостряется и в основном проходит на половине хозяев поля, но вознесенцам не удается поразить ворота — прекрасно парирует все удары вратарь А. Даннлин. Не раз, отдавая должное его мастерству, рукоплескали болельщики, особенно когда он отражал штрафные удары вознесенцев. И все же Белоусову после удачного прорыва удалось поразить ворота соперников, но почти тут же последовал ответный гол в ворота, которые неудачно защищал П. Перун. Счет стал 6 : 3 в пользу «Металлурга». Не изменился он и в последнем периоде.

Кубок СССР — журнала «За рулем» в упорной и интересной борьбе впервые завоевала команда «Восход».

А. ЛУБЕНСКИЙ

Московская область, г. Видное

Фото В. Князева



Правофланговые

«АВТО КРАЗ»

Автомобили марки «КрАЗ» известны в нашей стране уже почти два десятка лет. Выпускающий их завод ведет свою родословную с лета 1945 года, когда в Кременчуге началось строительство предприятия по изготовлению мостов. В 1956 году оно стало комбайновым заводом, который два года спустя был специализирован на выпуске большегрузных автомобилей. 10 апреля 1959 года кременчугский автомобильный завод собрал свои первые два самосвала типа ЯАЗ. К концу 1959 года из ворот завода уже выходили 10-тонные самосвалы КрАЗ—222, 12-тонные бортовые грузовики КрАЗ—219 и автомобили повышенной проходимости КрАЗ—214. Во втором квартале 1960 года кременчугские грузовики стали поступать на экспорт, и вскоре КрАЗы получили международное признание. 25-тысячный самосвал экспонировался на Выставке достижений народного хозяйства СССР в Москве и был отмечен дипломом, а его создатели — медалями.

Постепенно расширялся ассортимент машин, рос выпуск. КрАЗы успешно работают в самых тяжелых условиях — на бездорожье, в болотистых местах, на песках и глубокой снежной целине. «Северный» самосвал КрАЗ—256БС в свое время проходил испытания на Норильском горно-металлургическом комбинате им. Завенягина. Сегодня украинские машины работают на БАМе и тюменских нефтепромыслах, на прокладке нефтепроводов, на самых трудных и важных стройках страны.

В течение 1959—1965 гг. на заводе велись большие строительно-монтажные работы: выросло несколько новых корпусов и цехов, здание инженерных служб, фабрика-кухня. Было проведено полное техническое перевооружение предприятия. Все это позволило к концу 1965 года повысить уровень механизации и автоматизации технологических процессов в основном производстве до 81%.

Самоотверженный труд кременчугских автомобилестроителей по реконструкции завода, по освоению и выпуску новых автомобилей получил высокую оценку: 22 августа 1966 года 87 рабочих, инженерно-технических работников и служащих были награждены орденами и медалями СССР, а токарю Сергею Никоновичу Занченко присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Коллективу КрАЗа удалось добиться значительного прироста продукции. В 1968 году предприятию было присвоено имя 50-летия Советской Украины. За досрочное выполнение заданий восьмого пятилетнего плана и успешное освоение производства новых грузовых автомобилей для народного хозяйства Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 января 1971 года завод был награжден орденом Ленина. Слесарю-сборщику Василию Афанасьевичу Кипеню и директору Ивану Митрофановичу Приходько присвоено звание Героя Социалистического Труда, 147 работников завода награждены орденами и медалями СССР.

После XXIV съезда КПСС в основу деятельности коллектива легла задача, сформулированная в директивах по IX пятилетнему плану: «Увеличить выпуск большегрузных автомобилей и на их базе автопоездов высокой грузоподъемности. Расширить выпуск специализированных грузовых автомобилей и автомобильных прицепов, автомобилей, приспособленных для работы в условиях Крайнего Севера и жаркого климата, лесовозных автопоездов».

В августе 1972 года Центральный Комитет КПСС рассмотрел вопрос «О работе партийных организаций и коллективов ярославского объединения «Автодизель» и Кременчугского автомобильного завода по повышению качества, увеличению моторесурса двигателей и пробега грузовых автомобилей». В постановлении было отмечено, что партийные организации этих предприятий, руководствуясь решениями XXIV съезда КПСС, широко развернули среди рабочих и инженерно-технических работников движение за повышение технического уровня выпускаемых двигателей и автомобилей и увеличение сроков их службы.

На заводе внедрена комплексная система управления качеством продукции, охватывающая проектирование, производство и эксплуатацию. Внедрение этой системы позволило увеличить ресурс машин на 50%, довести уровень сдачи продукции с первого предъявления до 98%, снизить потери от брака на 33%.

За годы девятой пятилетки внедрено более 500 конструктивных усовершенствований, в том числе таких, как центральный тормоз на КрАЗ—255Б, модернизированная коробка передач, телескопические амортизаторы, сиденье водителя с рычажно-пружинной подвеской и гидравлическим амортизатором, моторный тормоз-замедлитель. За эти годы вес каждого автомобиля марки «КрАЗ» снижен на 400—500 кг.

Четыре машины и их модификации отмечены государственным Знаком качества: КрАЗ—256Б, КрАЗ—255Б, КрАЗ—255В, КрАЗ—255Л. Они составляют 59% выпускаемой продукции.

В июне 1976 года создано объединение по производству большегрузных автомобилей «АвтоКрАЗ». Кременчугский ордена Ленина автомобильный завод имени 50-летия Советской Украины стал головным его предприятием.

Сейчас объединение производит 28 модификаций грузовиков. Кроме базовых моделей (бортовых КрАЗ—257 и КрАЗ—255Б, седельных тягачей КрАЗ—258 и КрАЗ—255В, самосвала КрАЗ—256Б и лесовоза КрАЗ—255Л), выпускаются автомобили, приспособленные для работы в условиях Крайнего Севера, в тропическом климате, и специальные шасси, на которых монтируется более 70 различных машин и механизмов: краны, экскаваторы, техника для геологов и газовой промышленности. Автомобили КрАЗ работают в 57 странах мира, они получили немало медалей на советских и международных выставках.

В десятой пятилетке завод осуществляет комплексный производственный план, рассчитанный на дальнейшее повышение качества автомобилей, увеличение их пробега до капитального ремонта на 20%. На дорогах страны появится семейство новых крупнотоннажных машин с цельнометаллической кабиной КрАЗ—250. Они будут отличаться более высокой грузоподъемностью, комфортабельностью, надежностью и долговечностью. Один из новых автомобилей экспонировался на выставке «Автопром-77». Это самосвал КрАЗ—251 грузоподъемностью 12—13 тонн (в зависимости от типа дорог), развивающий скорость 75 км/ч.

Кременчугский автозавод более пяти лет является победителем в социалистическом соревновании среди предприятий отрасли.

Е. МАТВЕЕВ,
Г. КОНСТАНТИНОВ







Главный конвейер кременчугского автомобильного завода. Здесь на одной линии идет сборка всех моделей, в том числе машин повышенной проходимости.

Седельный тягач КрАЗ—258 с полуприцепом-тяжеловозом.

Представитель нового семейства машин — самосвал КрАЗ—251.

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

О ЗАОЧНОМ ОБУЧЕНИИ В АВТОШКОЛАХ ДОСААФ

«Уволившись недавно из армии в запас, я узнал, что можно повысить квалификацию водителя заочно в школе ДОСААФ, а какой порядок приема и как там обучают, не знаю», — пишет С. Новожилов из с. Етиуль Челябинской области.

Отвечает начальник учебно-методического кабинета ЦК ДОСААФ СССР И. Ельчанинов.

Заочное повышение квалификации водителей транспортных средств на второй и первый классы в автомобильных и технических школах ДОСААФ проводится давно — с 1955 года. 10 марта 1978 года утверждены новое положение о заочной подготовке, формы документов, необходимых для организации учебы, — графики проведения консультаций, лабораторно-практических занятий и занятий по вождению, контрольная карточка обучающегося, экзаменационная ведомость и др.

Желающие обучиться заочно подают заявление на имя начальника школы, оно пишется на бланке, высылаемом по просьбе поступающего. На обратной стороне бланка автохозяйство, где работает водитель, дает ему краткую аттестацию (характеристику), которая служит и направлением на учебу. Характеристика должна содержать следующие сведения: отношение к работе, отсутствие за последние три года нарушений Правил дорожного движения, повлекших за собой дорожно-транспортные происшествия или лишение водительских прав.

Срок обучения — до шести месяцев. Прием на курсы первого потока (январь — июнь) проходит в октябре — ноябре предшествующего года, на курсы второго потока (июль — декабрь) — в апреле — мае текущего года.

Обучение платное.

Подробно об условиях приема и обучения, обязанностях заочников, экзаменах можно узнать, обратившись непосредственно в автомобильную или техническую школу ДОСААФ. Заметим, что не всем из них разрешена заочная подготовка на повышение водительской квалификации, а только крупным, размещенным, как правило, в столицах республик, областных и краевых центрах.

РАСХОД МАСЛА

Многие читатели просят рассказать о расходе моторного масла для двигателей ВАЗ в гарантийный период и о том, как его проверить.

Вот что сообщил об этом заместитель начальника отдела «АвтоВАЗтехобслуживания» В. Ф. Петрин.

Расход масла — один из основных показателей «здоровья» двигателя. Поэтому очень важно следить за ним. Прежде чем проверять расход масла, надо очень тщательно осмотреть мотор и убедиться, что оно не подтекает через прокладки клапанной крышки цепного привода, из-под масляного фильтра, датчика давления масла, через сальники коленчатого вала или где-либо в иных местах. Конечно, если обнаружится течь, ее необходимо так или иначе устранить.

Очень большое влияние на расход масла оказывает состояние резиновых отражательных втулок клапанов. Проверить его можно, вывернув свечи и осмотрев их резьбу. Наличие на ней масла — верный признак того, что втулки надо заменить. Теперь приступаем к собственно проверке расхода. Хорошо прогреваем двигатель, проехав по шоссе не менее 30 километров со скоростью 60—80 км/ч.

Непосредственно после этого нужно полностью выпустить масло через сливное отверстие поддона. При этом температура охлаждающей жидкости двигателя должна быть 80—85°, а время слива не менее 15 минут. (Температуру на моделях «2103», «2106» и «2121» легко определить по цифрам на шкале, на остальных — стрелка прибора должна быть примерно на треть деления правее второго штриха шкалы.)

Масляный фильтр снимать не надо. Плотно заверните сливную пробку и аккуратно залейте в двигатель точно отмеренную и тщательно взвешенную порцию (3,5 л) моторного масла. Взвешивать надо на весах с точностью до 1,0 г. Вновь совершите пробег на 200—500 километров. Чем он больше, тем нагляднее и точнее будет проверка.

И снова, в тех же условиях и за то же время (но не менее 15 минут) аккуратно слейте масло в ту посуду, в которой взвешивали его перед заливкой. Взвешивание (на тех же весах и с той же точностью) покажет, сколько масла «сгорело» за пробег.

Сравните эту цифру с той, которую гарантирует Волжский автозавод. В гарантийный период для модели «2101» допустим угар не более 25 г/100 км; для «21011» и «2103» — не более 30, для «2106» и «2121» — не свыше 35.

КАРБЮРАТОР С «СИТОМ»

«Так называлась статья в журнале «Техника и наука» (1978, № 6). Хотелось бы узнать, какую экономию топлива дает это устройство», — пишет нам автолюбитель В. Мушиет из Ленинграда.

Сетчатые проставки между карбюратором и впускным коллектором на протяжении многих лет не раз преподносились различными изобретателями как радикальное средство сокращения расхода топлива. И всякий раз практика показывала, что достоинства всех этих «сит», «сеток», «распылителей», «конусов» и тому подобных устройств весьма сомнительны.

До сих пор ни один автомобильный, моторостроительный или карбюраторный завод в мире не счел целесообразным комплектовать свою продукцию подобным приспособлением. Об одном из них — конусе «Бутко» журнал в свое время опубликовал статью (1972, № 10) доктора технических наук Д. А. Рубца. Там было отмечено, что сетчатый конус, помещенный во впускной системе автомобильного двигателя, не дает сколько-нибудь заметной экономии топлива.

РВЕТСЯ ТАМ, ГДЕ ТОНКО

Некоторые владельцы «жигулей» жалуются, что на этих машинах слабо закреплены буксирные проушины и они отрываются при вытаскивании машины из грязи. «Неужели завод не в состоянии усилить это место?» — спрашивает А. Маргаиов из Татарии.

Отвечают конструкторы завода.

Буксирные проушины, применяемые на автомобилях ВАЗа, предназначены для буксировки без рывков по ровной твердой дороге. Они позволяют доставить машину до стоянки или СТО.

Усиление проушин может привести к повреждению мест их крепления на лонжеронах. Подобная картина наблюдалась на одной из моделей фирмы «Опель», когда буксирные проушины отрывались вместе с бампером и радиатором. На некоторых грузовиках иные водители рвут раму, вызволяя застрявшую машину.

Таким образом, буксирные проушины «жигулей», разрушаясь при определенном усилии, защищают от повреждения другие важные части машины.

Буксировать застрявшую в грязи машину можно лишь после того, как под соответствующие колеса будут подложены при помощи домкрата подручные твердые материалы — камни, бревна, доски.

Не лишне напомнить, что «жигули» не рассчитаны на труднопроходимые дороги. Для таких условий предназначен выпускаемый заводом автомобиль ВАЗ—2121 «Нива».

ЧТО ТАКОЕ «ФЕРРАРИ»

«Часто встречал в периодической печати название автомобильной марки «Феррари», — пишет Ю. Портнов из Читы, — но нигде не могу найти информации о самом заводе: где расположен, когда основан, сколько машин делает в год. Если можно сообщите эти данные».

«Завод «Феррари аутомобили с. п. а.» расположен в небольшом итальянском городе Маранелло. Основан в 1947 году бывшим гонщиком Энцо Феррари. С 1969 года его предприятие стало собственностью концерна ФИАТ.

На заводе, который занимает сегодня площадь 160 000 м², работают 1350 человек, а на кооперирующейся с ним кузовной фирме «Скальеттн» — 400 человек. Их годовая продукция — около 2000 спортивных автомобилей шести моделей (в 1977 году изготовлено 1798 машин). Около 80% идет на экспорт, в том числе 39% в США.

Автомобили «Феррари», изготовленные вручную, стоят дорого. Они рассчитаны на очень узкий круг весьма состоятельных заказчиков. Недаром эти машины называют автомобилями тузов большого бизнеса. Например, «Феррари-ВБ512» стоит 43,6 миллиона лир (цена десяти машин ФИАТ-131-1300», близких по классу к нашим «жигулям»).

Одновременно с производством машин спортивного типа на продажу завод строит уникальные образцы спортивных и гоночных автомобилей для участия в чемпионатах мира. Восемь раз заводские гонщики выигрывали первенство мира на машинах формулы I и двенадцать раз побеждали в первенстве мира среди марок спортивных автомобилей.

ДЛЯ МОТОЦИКЛЕТНЫХ НЕПРИГОДНА

К. Сергеев из Алтайского края спрашивает, можно ли использовать нагрузочную вилку ЛЭ-2 для проверки мотоциклетных батарей.

Отвечают специалисты НИИавтоприборов.

Нагрузочная вилка ЛЭ-2 предназначена для оценки состояния только стартерных аккумуляторных батарей, используемых в автомобилях. В зависимости от их емкости в цепь прибора включают соответствующее сопротивление. Для мотоциклетных батарей, имеющих значительно меньшую емкость, нужного сопротивления в комплекте прибора нет. Обычные, нестартерные батареи проверять такой вилкой нельзя, так как они не рассчитаны на большой разрядный ток, потребляемый вилкой при измерении.

САМАЯ БЫСТРАЯ ЖЕНЩИНА

«О различных рекордах скорости пишут немало. Но ни разу не читала я об абсолютном рекорде скорости на автомобиле среди женщин. Если он существует, то сообщите, чему равен, кем и когда установлен», — пишет Н. Серебрякова из Киева.

Наивысшей в мире скорости на автомобиле среди женщин достигла американка Китти О'Нейл. В 1976 году на «СМИ-Моутвейтор» с ракетным двигателем она достигла 995,521 км/ч. Тридцатидвухлетняя рекордсменка (индианка по происхождению) работает в Голливуде каскадером. Это хрупкая женщина, весящая всего около 50 кг, с юных лет увлекалась скоростными видами спорта. Ей принадлежат 60 всеамериканских и международных рекордов на автомобиле и моторной лодке. Она достигла 442,977 км/ч на реактивной лодке и 168,704 км/ч на водных лыжах.

Муж О'Нейл разделяет ее увлечение автоспортом и оказывает ей всяческую помощь. Их четырнадцатилетний сын — мотоспортсмен и уже получил лицензию на выступление в кроссах, в шестнадцатилетняя дочь отдала предпочтение прыжкам в воду.

Старожилы утверждают, что одним из первых мотоциклистов в Калуге был Константин Эдуардович Циолковский. Говорят, когда он завел мотоцикл, чтобы совершить первый выезд, на треск двигателя бежал, задыхаясь, городовой. Блюститель порядка, видимо, принял неизвестные ранее для его слуха звуки за работу адской машины, могущей сокрушить устои губернской власти. Однако великий калужанин и его «адская машина» никаких актов насилия не замышляли. Ни в тот день, ни после. Больше того, прежде чем выехать на улицы, владелец мотоцикла регулярно испрашивал у городской управы специальное на то разрешение.

Что и говорить, необыкновенной щепетильностью, душевным благородством наделена была натура ученого. Не из страха, не из угодничества перед тогдашними властями соблюдал он порядок — прежде всего из уважения к себе, к окружающим людям. Его примеру и сегодня следуют тысячи и тысячи калужан, в руках которых находится куда более современная техника.

Но в семье не без урода, как говорили встарь. Некоторые потомки знаменитого земляка, сегодня с быстротой молнии мчащиеся по улицам и дорогам, и не думают вовсе о соблюдении предписанных правил. Не думают и о последствиях, к которым приводит неуважение к себе и окружающим.

«БЕСПРАВНЫЕ»

Впрочем, прибегнем к фактам и протоколам милиции.

Учащийся ГПТУ-8 Калуги В. Морозов, не имея водительского удостоверения, в нетрезвом состоянии колесил по городу на мотоцикле, развивая при этом недозволенные скорости. Наскочив на бордюр, вылетел из седла. Результат — сотрясение мозга, перелом ключицы...

Из другого училища — торгово-кулинарного — С. Левин, тоже без водительских прав, на мотоцикле ЧЗ-350 столкнулся с самосвалом. Последствия печальные.

Пьяный А. Борисов, токарь людиновского тепловозостроительного завода дважды задерживался за нарушение правил движения. Наконец, против него возбудили уголовное дело. Учиться на курсах мотоциклистов Борисов не захотел, зато обожал лихую езду после возлияний, надеясь, что и без водительского удостоверения можно обойтись. Да вот не обошлось!

Таких, как Морозов, Левин, Борисов и иже с ними, на калужских дорогах немало. В чем же тут дело?

...После нескольких дождливых дней воскресенье выдалось солнечным и тихим. Не спеша едем по дороге Калуга—Медынь. Вот ответвления в сторону поселков Пятовского и Товарково. Делаем остановку. Наш автомобиль «Иж-комби» с удмуртскими номерами никого не настораживает. Мимо пробегают грузовики, легковушки, мотоциклы. На часах — 10 утра. К развилке приближается мотороллер. Водитель и пассажир — без шлемов, в телогрейках. За спинами удочки в чехлах, подсачник. Сомнений нет — возвращаются с рыбалки. Поднимаем жезл, просим остановиться. Не тут-то было. Мотороллер поворачивает вправо, отчаянно дребезжа и хрипя, устремляется к Пятовскому.

— Гнаться не будем, — решает один из нас, участников рейда, организованного редакцией «За рулем», начальник ГАИ области Николай Сергеевич Ткачев. — Грехов у них, видно, немало. Будем догонять — еще разобьются сдуру. Пусть живут. От наказания все равно не уйдут.

В этом есть резон. Но и нам наука. В такой рейд надо ехать не на одном автомобиле, а хотя бы на двух, для подстраховки. И тут, словно по мановению волшебной палочки, появляется на своей машине районный госавтоинспектор А. Дыров. Он едет по делам в село Льва Толстого и обещает присоединиться к нам через полчаса.

Встреча вторая. Пожилой водитель на мотоцикле «Урал» останавливается по первому знаку. Он в застегнутом шлеме, одет добротно, по-дорожному. Документы лежат в полиэтиленовом мешочке. Держится с достоинством, спокойно. Все у него в порядке, комар носа не подточит. И мы с удовольствием желаем ему счастливой дороги.

— Видите, — улыбаясь говорит Ткачев, — сама совесть на колесах...

Однако улыбка сходит с лица Николая Сергеевича, когда перед ним появляется другой мотоциклист — владелец ИЖа. Просим предъявить удостоверение на право управления мотоциклом. Парень достает листок бумаги. Поочередно читаем: «Справка. Выдана Добрину Юрию Алексеевичу в том, что он обучается на курсах мотоциклистов при райсовете ВДОАМ, ему разрешается проезд от дер. Каравай до товарковского лечебно-трудового профилактория на занятия. Председатель дзержинского райсовета ВДОАМ Тюняев. 5 июня 1978 г.».

— Филькина грамота, — заключает Ткачев. И внушает парню, чтобы он до получения водительского удостоверения не выезжал на дорогу. Отпускает Юрия «с миром», а справку изымает.

Не успеваем прийти в себя от чтения одного «документа», как в руках у нас появляется второй, отпечатанный на папиросной бумаге: «Выдана настоящая курсанту кондровской автошколы ДОСААФ Калинину Александру Борисовичу в том, что он действительно обучается в кондровской автошколе в группе по подготовке водителей транспортных средств категории «А» с 20 мая по 15 июля 1978 года. Справка дана для проезда Товарково — автошкола (в Кондрово) — автодром. Начальник кондровской автошколы С. П. Генералов».

А до Кондрово от Товарково — ни много ни мало 24 километра дороги республиканского значения. И автобусы туда ходят регулярно.

Оставим выводы «на потом». Продолжим наши знакомства с мотоциклистами.

Вот едет на ИЖе пожилой небритый мужчина в ватнике и сапогах. На бензобаке у него ребенок лет трех, на заднем сиденье — лет шести. Пробуем его остановить. Куда там! Прибавляет «газ», поворачивает на тропинку, за кусты — и был таков. Даже мысль о погоне не приходит нам в голову. С ужасом думаем о том, что каждую минуту этот «папаша» может покалечиться сам и убить детей. Одного случайного падения для этого достаточно!

Анатолий Иванович Дыров (он присоединился к нам) на вопрос, кто этот человек, дерзко удравший от нас, нехотя отвечает: «Да мой сосед. Недавно вернулся из заключения, вроде, стал исправляться. «Права»? У него их нет. Ездит так — и все».

Время — 11 часов. Мотоциклист на «ИЖ—Планете» с пассажиркой останавливается неохотно. На лице недовольство, озабоченность. Знакомимся. Виктор Александрович Мельников. Едет с огорода в гараж, поставить мотоцикл. Водительского удостоверения нет. Владеет этим мотоциклом уже шесть лет.

— Ну как же так, Виктор Александрович, — удивляемся мы. — Вы человек серьезный, в возрасте. Разве не знаете, что без документов нельзя выезжать?

— Знаю, — хмуро говорит Мельников. — Да я и не езжу никуда. Вот на огород да обратно, и вся езда. Подумаешь, нарушение...

Смотрим техпаспорт. Отметка о прохождении технического осмотра только одна, и та пятилетней давности. Районный госавтоинспектор старается не встречаться с нами взглядом. Но мы и на этот раз не делаем выводов. Только спрашиваем у Мельникова напоследок:

— Может быть, вы не можете поступить на курсы мотоциклистов?

— Отчего же. У нас висят объявления. ДОСААФ набирает группу, — неохотно отвечает он.

Еще один нарушитель. Его зовут Сережа Климов. Сереже только пятнадцать. Папа разрешил ему покататься возле дома. А он поехал и поехал. Все это происходит в Товарково. Том самом, где живет районный автоинспектор Дыров.

12 часов 10 минут. Едем к Пятовскому. Навстречу нам — двое парней на «Ковровце». Просим их остановиться. Они минуют нас и прибавляют скорость. Но мы уже ученые — сзади в трехстах метрах идет машина инспектора Дырова. Она и «прижимает» ребят к обочине.

У этих тоже нет «прав». Точнее, они у водителя, Коли Маркова есть, но он их не взял. Почему? Оказывается, приятели попросили «быстренько смотаться» за вином в магазин. Он и поехал, не сумел отказаться. Теперь казнится, расстроен. Просит Дырова: «Только папе не говорите!» Но как тут не скажешь! Дыров составляет протокол, просит «завтра в десять» явиться с отцом к нему.

Потом были еще встречи. К трем часам дня мы задержали 16 нарушителей. У 10 из них не было «прав». Пятеро — это ребята, не достигшие 16-летнего воз-

раста. У троих на руках оказались справки. Двое никак не могли объяснить отсутствие документов. Позже мы встретились еще с одним районным госавтоинспектором, А. Ивановым, уже из Думиничского района. Он грустно признался, что около 90% мотоциклистов, проживающих в деревнях района, ездят без документов. Не верить ему нельзя, он лицо официальное А цифра внушает тревогу.

* * *

Понятно, что Калужская область — это лишь малая часть территории страны. Вероятно, опрометчиво было бы вывести нечто глобально обобщенное на основании тех немногих встреч, которые состоялись у нас, участников рейда, с «бесправными» мотоциклистами на отдельных участках сельских дорог. И все же мы пришли к выводам, которые, на наш взгляд, представляют не только и не столько местный интерес.

Первое. В городах, где есть автошколы, СТК, в крупных поселках, где существуют достаточно крепкие комитеты ДОСААФ, обучение водителей категорий «А» и «В» налажено. Пусть не изжиты еще очереди, но рано или поздно поступить на курсы можно. И, как правило, там мотоциклисты без водительских удостоверений встречаются сравнительно редко. Иное — маленькие села, деревни, отстоящие от райцентров на десятки и десятки километров. Здесь двухколесный транспорт, пожалуй, более необходим. Мотоцикл приобретает чуть ли не каждая семья. И на них ездят независимо от того, удалось получить право на управление или нет.

Не удается же часто не по вине владельца транспорта. Принятое не так давно решение о том, что получить «права» можно, только обучившись на курсах, во многом опередило время. В нем, правда, содержится оговорка, позволяющая исполкомам местных Советов народных депутатов допускать сдачу экзаменов экстерном в тех местностях, где еще не созданы достаточные условия для обучения всех желающих. Но в этом деле явно перегибают палку — практически чуть ли не повсеместно экзамены от «самоподготовщиков» просто не принимают. Обучать же людей не везде возможно — не набирается группа в 30 человек, трудности с помещениями, материальной базой. Пример. Летом 1978 года было отказано в регистрации группы в колхозе «Коммунар» Сухиничского района, так как там набралось лишь 12 человек, желающих обучаться.

Если суммировать эти факты, можно прийти к следующему заключению. Учебным организациям ДОСААФ, которые несут основную нагрузку по подготовке водителей категорий «А» и «В», надлежит более гибко строить работу, расширять курсовую сеть, настойчивее внедрять уже зарекомендовавшие себя передвижные классы (см. «За рулем», 1977, № 3 и 1978, № 10).

Но дело не только в этом. При формировании курсов на селе надо строго придерживаться существующего положения, которое разрешает, как известно, регистрацию учебных групп в 30 и менее человек, желающих обучаться. Нарушение этого положения отдельными работниками ГАИ и приводит к таким недоразумениям, которое произошло в колхозе «Коммунар».

Полагаем, что сегодняшнее отношение к так называемому экстернату, к самостоятельной подготовке, существовавшей ранее, следует для сельской местности пересмотреть. Подходить не «вообще», а конкретно к каждому району, селу, деревне, поселку, к каждому человеку в отдельности. Если человек грамотен в правилах движения, технике, уверенно управляет машиной, почему бы не принять у него экзамен?

Наконец, в работе экзаменационных комиссий ГАИ нужно шире пользоваться передвижными регистрационно-экзаменационными пунктами, оборудованными на автомобилях (см. «За рулем», 1977, № 9). Как нам стало известно, более ста РЭПов на колесах уже действуют. Надо надеяться, в ближайшее время их будет больше. Это приблизит экзаменационные комиссии к жителям села.

Думается, только эта группа предложений, если им последовать, даст возможность намного сократить число «бесправных» и потому опасных для движения, здоровья и жизни людей владельцев личного транспорта.

Второе. Мы хотим обратиться и к дорожному надзору. О том, что надо решительно вылавливать «бесхозных», порой бесшабашных мотоциклистов, сломя голову несущихся по проселкам, пашням и сельским улицам, спору нет. Вопрос — как это делать? У ГАИ в районе, например, нет ни сил, ни средств, чтобы к каждому перекрестку приставить своего сотрудника. Выход проверенный: опираться на широкую общественность — на комсомол, активистов общества автомотолюбителей, лучших водителей колхозов, совхозов, создавать добровольные дружины, общественные посты ГАИ, способные поставить заслон всякого рода нарушителям, восседающим за рулем транспортного средства.

Хорошо зарекомендовавший себя опыт Оренбургской области, где действует уже более ста общественных постов, наглядно показывает, что такой заслон организовать можно. Добровольные помощники ГАИ помогут выявлять владельцев машин, уклоняющихся от их регистрации и технического осмотра, будут вести широкую разъяснительную и воспитательную работу на селе.

Наш рейд убеждает и в том, что отдельным госавтоинспекторам, несущим службу на селе, следует проявлять больше принципиальности, требовательности. Как может тот же А. Дыров, зная, что владелец мотоцикла В. Мельников шесть лет ездит без водительского удостоверения, не представляет машину к техосмотру. спокойно наблюдать за вопиющим безобразием? Подобные случаи, к сожалению, не единичны. И, скорее всего, не только в Калужской области.

Напрашивается обращение и к торгующим организациям: почему бы им в интересах общего дела не выработать простейшую форму оперативной информации районных, городских органов Госавтоинспекции о проданных мотоциклах с указанием адресов покупателей. Сейчас в той же Калужской области ГАИ не знает о сотнях и сотнях обладателей двухколесных машин, не желающих их регистрировать. По стране же таких наберется, вероятно, миллион, а то и больше. Они-то и наносят порой непоправимый вред дорожному движению.

Третье. Раз уж необходимо дать возможность (в порядке исключения) отдельным владельцам личного транспорта на селе готовиться к сдаче экзаменов самостоятельно (не будем закрывать глаза на действительное положение дел), то нужно позаботиться и о выпуске необходимых учебных пособий, которых сегодня издается до обидного мало, — о небольших по объему популярных учебниках, брошюрах по устройству машин, о задачах, упражнениях по правилам движения, о другой литературе, которая стала бы советчиком, наставником, надежным пособием в освоении техники и ее правильной эксплуатации.

Четвертое. Все мы знаем, как молодежь, и в городах и в селах, любит технический спорт, с каким азартом следит за мотоциклетными, автомобильными гонками, сама пробует силы в скоростной езде. И тут для комитетов ДОСААФ, обществ автомотолюбителей — широкое поле деятельности по привлечению юношей в спортивные секции. Это еще один верный шаг к сокращению числа «бесправных» водителей. Истина проста: хочешь быть Моисеевым, Кадыровым, Кавиновым — прежде всего получи водительское удостоверение, учись умело, мастерски управлять машиной.

МОТОЦИКЛИСТЫ

* * *

Разумеется, мы не исчерпали всех проблем, связанных с улучшением подготовки водителей мотоциклов, с ограждением наших дорог от злостных или несознательных правонарушителей в лице «гонщиков» без водительского удостоверения. Надеемся, что читатели выскажут на этот счет свое мнение. Нашим рейдом и некоторыми выводами из него мы хотели еще раз подчеркнуть, что проблемы существуют и их надо безотлагательно решать. Этого требуют интересы безопасности на дорогах, интересы сохранения здоровья и жизни людей.

Бригада «За рулем»:
Н. ТКАЧЕВ, начальник ГАИ УВД облисполкома, майор милиции;
Ю. СОЛЯНИКОВ, заместитель редактора калужской областной газеты «Знамя»;
Л. МИЛЕНУШКИН, корреспондент областной молодежной газеты «Молодой ленинец»;
Б. ДЕМЧЕНКО, спецкор «За рулем»

Калужская область



Два новеньких автомобиля. Всем они одинаковы: и маркой, и моделью, и даже годом изготовления. Но почему-то один сразу оказался «удачным» — резвостью и экономичностью превосходит своего «тупого» и «прожорливого» близнеца.

В чем же дело? Возможно, просто в водителе и нечего пенять на технику? Разобраться в причинах непохожести характеров одинаковых внешне машин нам поможет инженер А. Б. ГУРЬЕВ.

НЕПОХОЖИЕ БЛИЗНЕЦЫ

В мире уже более 350 миллионов автомобилей. Невероятно большая цифра. И она растет с каждым днем. Но попробуйте найти два совершенно одинаковых. В 1977 году ВАЗ выпустил 230 тысяч машин только модели «2101». Сейчас они эксплуатируются вовсю. Есть ли среди них два абсолютно одинаковых? Маловероятно. Почему? Тут разные причины, которые можно разделить на несколько групп.

1-я группа. Уже с завода автомобили выходят не совсем одинаковыми: каждый со своим характером. Возьмем двигатели; по мощности, крутящему моменту, приемистости и другим показателям они отличаются один от другого. При изготовлении большой партии одинаковых деталей основная часть их имеет некоторые отклонения в обе стороны от номинального размера, а несколько процентов получаются с довольно значительными. Поэтому детали сортируются на группы, охватывающие определенные диапазоны размеров. При сборке стараются подобрать сопрягаемые детали (например, юбку поршня и гильзу цилиндра) одной группы, чтобы обеспечить требуемый зазор. Но, чтобы выдержать все зазоры с очень высокой точностью, необходима индивидуальная подгонка каждой пары. А в условиях массового производства это невозможно. Поэтому зазоры в трущихся парах у одного двигателя несколько иные, чем у другого. Значит, иные и потери на трение, влияющие на эффективную мощность двигателя.

При массовом производстве трудно выдержать идентичными не только размеры деталей, но и их массы. Поэтому поршни и шатуны делят еще на весовые группы. А силы инерции, как известно, определяются ускорениями и массами движущихся деталей. Таким образом, двигатели, в цилиндрах которых стоят поршни и шатуны разных весовых групп, будут незначительно различаться силами инерции, а следовательно, силами, поворачивающими коленчатый вал, и мощностью.

Кроме того, неравномерность величины массы даже в пределах одной весовой группы деталей вызывает различие сил инерции в разных цилиндрах, и у двигателя ухудшается равномерность работы, теряется некоторая доля мощности. Ну а величина неравномерности у каждого двигателя своя, и по этой причине различны потери мощности.

Известно, что залог эффективной работы любого двигателя внутреннего сгорания — правильно организованный процесс сгорания, который зависит от формы, размеров камеры, степени сжатия и ряда других условий.

Технология производства головок блока не позволяет получать отливку с очень высокой степенью точности. Поэтому камеры обрабатывают, и при этом неизбежно получаются разные размеры. На практике отклонения в объемах камер сгорания и степени сжатия по разным цилиндрам могут достигать нескольких десятков долей единицы. А если различна степень сжатия, то различна и мощность, получаемая в разных цилиндрах. Причем может подобраться такое сочетание, когда у одного двигателя во всех цилиндрах степень сжатия чуть выше, чем в соответствующих цилиндрах у другого. Кроме того, и по этой причине, как и в случае с силами инерции, может возникнуть некоторая неравномерность работы цилиндров, приводящая к потере мощности.

Чтобы обеспечить хорошее наполнение двигателя свежей смесью и удаление из цилиндров отработавших газов, необходимо внутренние поверхности впускного и выпускного трубопроводов выполнить как можно более гладкими. А практически? Из-за разброса размеров в пределах поля допуска коллектор, прокладка и головка иногда образуют в месте стыка уступ или впадину. В результате растет сопротивление потоку смеси или газов, так как в этом месте происходит его завихрение, и падает мощность.

Несколько слов о термостатах. Наивысшая мощность достигается только при оптимальном тепловом режиме, то есть когда температура охлаждающей жидкости около 90°С. Однако в эксплуатации у одинаковых, казалось бы, двигателей могут оказаться различные отклонения температуры от оптимальной, поэтому каждый из них «недодает» больше или меньше мощности. Причина — в термостатах, которые тоже не бывают одинаковыми.

Разные автомобили, как мы уже выяснили, сходят с конвейеров даже в одно и то же время. По мере естественного износа оборудования разброс увеличивается. Поэтому машины одной модели, выпущенные заводом в разное время (крайний случай — на новых станках и накануне их ремонта), различаются еще сильнее.

Конечно, индивидуальные особенности имеют не только двигатели, но мы ведем речь прежде всего о них, потому

«Рассвет» сохраняет аккумулятор

Наверное, не все автолюбители знают, что даже во вполне исправном аккумуляторе идет непрерывный саморазряд, который за месяц стоянки машины способен израсходовать до 20% емкости батареи. Разряд возможен и при эксплуатации автомобиля из-за неполадок или перегрузки генератора (особенно если он старого типа). А систематический недозаряд и длительное пребывание аккумулятора в полуразряженном состоянии ведут, как известно, к преждевременному выходу его из строя.

Для рекомендуемой периодической подзарядки батареи очень удобно новое устройство «Рассвет», в котором объединены все лучшие качества современных выпрямителей и подзарядников. О нем рассказывает инженер А. С. СМИРНОВ.

«Рассвет» подключается к сети с напряжением 220 В. Он имеет два выхода: «12/6» и «9». На первом можно получить постоянное стабилизированное на-



что в остальиых агрегатах меиьше трущихся пар.

Сейчас Волжский автозавод устаиавливает иа ВАЗ—2101 и ВАЗ—21011 шииы даух типов: диагоиальиой коиструкции моделн И-151 и такого же размера и с таким же рисуиком протектора радиальные. Модель «2102» снабжали диагоиальиыми М-130А (сейчас ВАЗ их не применяет) и раднальиыми ИЯ-170 одииакового размера. Радиальиые имеют ряд пренмущеста перед диагональными. Отметим только те из инх, которые связаны с темой нашего разгоаора: меньшее трение в зоие контакта с дорогой, меньшие потери иа виутреииее тренне, меньшая на 5—10% масса. Первые даа преимущества снижают затраты мощности дангателя на каченне шины по дороге, третье — уменьшает моменты иериции колес и тем самым улучшает разгои автомобиля.

На даух автомобнлях из одиой и той же партии могут быть а пределах допусков чуть меньше или чуть больше затяиуты подшипиики колес и глааной передачи. В результате — различный «накат». Несколько различающиеся регулировка тормозов, балансироака колес и шии тоже могут сказаться. И иеудиаительио, что одна машина, сошедшая с коивейера, окажется иемиого более «жиаой», чем «средний» экземпляр, а другая чуть более «вялой».

В целом все автомобили, сходящие с зааодскнх конаейероа, одииакоаы. Они и должны быть одииаковыми, как это предписывают технические условия. Но сами ТУ допускают иебольшие отклоиеиия тех или ииых параметроа, как раз в расчете иа то, что «близиецы» ие могут ие быть чуть-чуть иепохожими. И ие потому, что, как иногда думают, иа одиом заводе ОТК жестче, чем на другом, — соападение крайних допустимых отклонений аозможно на любом предприятин, произаодящем массоаую продукцию.

2-я группа. В процессе эксплуатации аатомобиля а ием происходят измеиеиия, заметно алияющне иа дииамику. Возьмем для примера цепь, приаодящую во аращеиие распределительный вал на двигателях «Москвич» или «Жигули». Она удлиняется, изиашиааясь в шарииРиых соедиинениях заеиьев, и обе ветаи цепи проаисвют. Но ведомая тут же выпрямляется под действием натяжиого устройства. Начнем поворачиаать колеичатый вал. Пока не выберется слабина аедущей ветаи, распределительиый вал вращаться ие будет. А зиачит, он станет иесколько отстааать от колеичатого вала по углу поворота. Следстаие — иебольшое измеиеиие фаз газораспределения, а в результате — сиижение мощиости двигателя.

Уменьшившийся по причине изиоса днаметр покрышки чуть-чуть сиижает прнемнстость автомобиля. Понемиогу набирающиеся н другие отклонения от нормы тоже виосят свой «вклад» в ухудшеине дииамики.

3-я группа. Владельцы автомобилей сами ао миогом определяют нх «прыть». Второй закои Ньютоиа утаерждает: чем больше масса предмета, тем меньшее ускорение он может разаить под действием одиой и той же силы. Масса эксплуатируемой машины ао миогом зависит от того, иасколько «запаслив» ее аладелец. Что же может утяжелить автомобиль сверх обычиого снаряжеиия? Это иенужиые для езды по городу топор и лопата, каиистры с бензином, иестаидартный инструмеит, оставшнеся с зимы цепи протиаоскольжеиия, автомобильиые холодильиик и магнитофои с колоиками возле задиего стекла. И ие приходится говорить о хорошей динамичиости, когда в колесиых нишах и у гиезд под домкрат собираются увесистые ледяиые иаросты и колеса при ходе подвески иа неровиостях дороги перерабатывают их в воду. Кстати, грязь, налипшая иа колесах и карданиом валу, увеличивает момеит инерции трансмиссии и тем самым несколько поиижает ускореиие аатомобиля.

Некоторые автолюбители обожают виниловые крыши, хоть оии и снижают максимальиую скорость примерио на 5% из-за больших заанхрений потока воздуха. Никак ие способствуют улучшению аэродииамики иаружиые багажиики.

Нередко можио увидеть «жигули», у которых иа щетках стеклоочистителя устаноалены подкрылки. Нужны ли онн? Только а особых случаях. Когда спортивный аатомобиль движется в дождь со скоростью 200 км/ч и более, поток аоздуха, подиимающийся аверх по лобовому стеклу, отжимает от иего щетки. А с какой скоростью ездите а дождь вы? Между тем подкрылки отбирают саою, хоть и не очень заметиую, долю аэродииамических качеста. Так мы бросаем иа ветер с помощью всех этих излншеств «лошадииые силы» и литры беизииа. А сколько ои стоит, хорошо помиит каждый автомобилист.

4-я группа. Последняя по счету, ио по зиачению, пожалуй, пераая. Речь о своеаремеииости и качестае техиического обслуживаиия. Своевремеиное означает — в соотаетствии с сераисной книжкой. Какие же операции ТО влияют иа дииамику аатомобиля? На «Москвиче—2140», иапример, серансная киижка рекомендует регулировать теплоаые зазоры а приводе клапаиов через 10 тысяч километров. Из опыта подконтрольиой эксплуатацни больших партий машин этой модели известио, что перед ТО теплоаые зазоры могут достигать 0,18—0,19 мм, а если пропустить одио обслуживаиие, то перед следующнм — 0,21—0,23 мм (по ииструкцни — 0,15 мм). Такое измененне зазора вызыаает иарушеиие фаз газораспределеиия и снижает мощиость даигателя.

Есть в сервисиых киижках и такая операция — промывка карбюратора и прочистка жиклероа. Для чего? В любом беизиие содержатся смолы. Оии постепеиио отлагаются на деталях системы питаиия, сиижая проходные сечетаиия жиклероа и каиалов. В результате ухудшается состав горючей смеси, иарушается работа даигателя.

Опустимся от карбюратора ближе к дороге. Поговорим о давлеиии в шиих. Советуем в этом аопросе строго придерживаться требоааний инструкцни. Наши чехослоаацкие друзья определили, что при иедокачке шии легкового автомобиля иа 20% срок их службы сокращается примерио на 30%, а при перекачке иа такую же аеличииу — иа 10%. Так что, если уж делаете это иа глазок, то лучше немиого перестараться, тем более что тогда снизится сопротиаление качеиию. Не меньший убыток аладельцу машины прииосят иепрааильиое схождеиие колес и другие отклонения от рекомеидуемых иорм. И чем легкомысленнее аы отнесетесь к их соблюдению, тем больше ааш автомобиль стаиет отличаться от соседского.

Количестао объектиаиых и субъективных факторов, алияющих иа дннамику, аелико. Действие многих из иих а отдельности иастолько иезначительио, что заметить его нелегко даже при помощи приборов. Но а соаокупности оии могут астретиться а самых различиых сочетаниях на аатомобилях одиой и той же модели и сделать их характеры иепохожими.

пряжеине, регулируемое от 12 до 17 В при токе до 5 А. Имеиио таким максимальиым током специвлисты НИИ аккумулятороа рекомеидуют заряжвть бвтареи всех отечественых легковых ввтомобилей. Нв этом же выходе можио получить и регулируемый ток от 0,1 до 3 А для зврядки 6-аольтовых аккумулятороа, который контролируется по астроеииому амперметру. Устройство осивщеио электроиной защитой. После короткого звмыквиня нли обратиого по полярностн случвйного подключеиия к аккумулятору достаточио кратковремеино отключить иагрузку — и «Рассвет» аиовь готоа к работе.

По мере заряда аккумулятора ток выхода «12/6» автоматически снижается вследствие стабилизацнн выходного напряжеиия. В «Рассвете» оио почти ие ревгирует на измеиение тока в сети от 180 до 242 В.

Блвгодвря этому автолюбитель может поствеить аккумулятор иа автоматическнй подзвряд при длительном хранеиии.

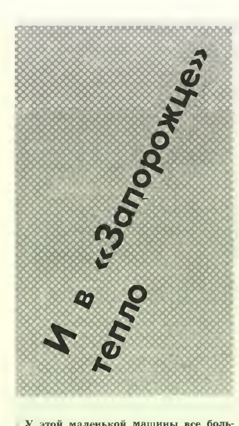
В твком режиме «Рассает» и вккумулятор могут находнться првктически иеограиичеиное время. За суткн при этом электроэиергии израсходуется меиее чем на 2 коп. А выключеиие нвпряжеиия сетн ие приведет во время подзаряда к заметному разряду аккумуляторв, поскольку утечки через прибор практически ие будет.

От выхода «12/6» «Рассвета» можно также питвть любые применяемые в ввтомобиле электроииые и электромехвиические приборы с иомнивльным иапряжеиием 12 В и потребляемым током до 5 А. Это рвдиоприемиик, портативный магиитофои, электробритва, электрочасы, переиосиая лампа, насос «Малютка» для мытья автомобнля. Таким образом, вы получвете возможиость пользоваться автомобнльиыми электрорадиоприиадлежностями и дома, ие переиося с машнны аккумулятор. Для подключеиия их в коиструкцни прибора предусмотреиы и «жигулевская» и «москвичовсквя» розетки.

Нв втором выходе с маркировкой «9» получвется ствбилизированиое ивпряжеиие для питаиня 9-вольтовой аппаратуры током до 0,3 А. Им можио пользоваться иезависимо от того, требуется ли аам одновременио выход «12/6», для питаиия портвтивных раднoприемииков.

Примеиеиие «Рассаета» продляет срок службы автомобнльных вккумуляторов в среднем а полтора раза, а сухие элементы позволяет использовать 10—12 рвз. Даже одио это быстро окупнт затраты ив приобретенне устройства. Прибор сохрвияет работоспособиость прн температуре окружающего воздуха от —30 до +40° С. Ои снабжен шиурами для подключеиия к сетн н к кислотиым вккумуляторвм. Шиуры убираются в отсек а корпусе устройства. Гвбарит «Рассвета» 300×180×110 мм, масса — 4,5 кг.

Заказы от торгующнх оргаиизаций прнинмает Горькоаская оптовая база Роскульторга, а от отдельных лиц — горьковская бвзв Посылторга, адрес которой: 603099, Горький, С-99, ул. Федосеенко.



У этой маленькой машины все больше поклонников. Недавно мы даже получили благодарственный отзыв от старейшего автолюбителя из Польши (читатели познакомятся с ним в одном из ближайших номеров журнала). Привлекает в запорожской малолитражке надежность, простота обслуживания и ремонта, ну а то, что по динамике она уступает своим более представительным «одноклассникам», не очень-то смущает ее уравновешенных приверженцев.

Вот только с наступлением холодов отношение их к машине становится несколько прохладнее: в салоне не хватает тепла, хотя, как показывают исследования специалистов ЗАЗа, производительности исправного отопителя (1750 ккал/ч) вполне достаточно для создания комфортных условий (+18°С при морозе —20°С на скорости 60 км/ч или —10°С на скорости 100 км/ч). Что и говорить, обидно: второстепенное, конечно, в конструктивном, не в потребительском смысле, устройство портит отношения человека и автомобиля.

Но, оказывается, «зло не так большой руки»: можно и в «Запорожце» добиться тепла. О том, как это сделать, рассказывает московский автолюбитель, инженер А. С. МОИСЕЕВИЧ.

Хочу сразу предупредить: лучшие условия в машине создаются при подаче воздуха в отопитель из атмосферы. Если забирать воздух не снаружи, а изнутри салона по принципу рециркуляции, то неминуемо увеличится влажность в салоне, а это приведет к обмерзанию стекол, и не будут выходом из положения приоткрытые форточки, поскольку они создадут разряжение и этим ухудшат эффективность отопления. Когда же воздух поступает в систему снаружи, приоткрытые форточки способствуют увеличению производительности отопителя.

Разумеется, все это справедливо для автомобиля с достаточно герметичным салоном. Поэтому, чтобы не тратить энергию отопителя на обогрев улицы, следует в первую очередь обеспечить плотное прилегание уплотнителей дверей и окон, проверить установку резиновых пробок в отверстиях пола.

Теперь перейдем непосредственно к отопителю. Установлено, что горение в нем может происходить при весьма широком диапазоне состава топливной смеси: коэффициент избытка воздуха от 1,6 до 2,2, но наибольшая теплопроизводительность обеспечивается при 1,8. Состав смеси зависит от уровня топлива в дозаторе и пропускной способности жиклера, с одной стороны, и от индивидуальной характеристики и скорости вращения вентилятора, подающего воздух в камеру горения, — с другой. Поскольку отопитель расходует топлива всего лишь около 0,35 л/ч (при диаметре жиклера 0,3 мм), отклонения названных параметров могут привести к тому, что на вашем автомобиле состав смеси будет далеко не оптимальным. Влиять на этот показатель практически нечем, поэтому наилучшим решением является изготовление и установка регулируемого жиклера, как это описано в «За рулем» (1975, № 11, стр. 38).

Если отопитель уже проработал сезон или более — снимите его, соблюдая осторожность, чтобы не повредить прокладку под выпускным патрубком. В случае неудачи новую прокладку можно сделать из кусочка листового асбеста. При демонтаже не стремитесь сначала отсоединить провода от переходной колодки, поскольку сделать это довольно неудобно; отсоедините прежде патрубок и сдвиньте отопитель вперед — тогда колодка окажется на виду. Чтобы исключить замыкание в сети при случайном включении переключателя, снимите клемму аккумуляторной батареи.

Разберите корпус снятого отопителя и освободите теплообменник — его нужно очистить от нагара. В этой операции вам очень поможет обрезок многожильного троса, если один конец его разлохматить наподобие кисточки. Вентиляторную установку надо снять. После механической очистки обязательно как следует продуйте теплообменник воздухом.

Со временем скорость вращения вентилятора, существенно влияющая на производительность отопителя, уменьшается из-за недостатка смазки во втулках электромотора. Обычно это сопровождается повышением шумности или появлением характерного воющего звука. При наличии таких признаков, а для профилактики — через один сезон, разберите электродвигатель, продуйте его для удаления угольной пыли, протрите коллектор слегка смоченной в бензине тряпочкой и смажьте втулки турбинным маслом 22. Если щетки изношены — замените их. После сборки подключите вентилятор к аккумулятору и убедитесь в бесшумности работы. Собирая отопитель, загерметизируйте нитрокраской стык вентилятора с теплообменником. Самым умелым можно рекомендовать замену втулок электродвигателя шарикоподшипниками закрытого типа. Это потребует изготовления нескольких дополнительных деталей, но зато повысит работоспособность узла. Шарикоподшипники следует заполнить смазкой 158 или ЦИАТИМ-201.

И наконец, о системе розжига отопителя. Автолюбители придумали немало способов улучшить работу штатной системы со свечой накаливания. Некоторые предложения публиковались в разделе «Советы бывалых». Среди них — о смене перегоревшей спирали свечи (1973, № 6); об изменении форсунки подвода топлива (1974, № 12); о применении асбестового фитиля на свече (1977, № 11); о введении дополнительной кнопки для отключения вентилятора в момент розжига (1975, № 10). Все они достаточно просты и эффективны. Но не устраняют существенного недостатка свечи накаливания — потребления большого тока, что особенно неприятно именно зимой, когда емкость батареи является предметом особых забот. Поэтому со времени появления «Запорожца», снабженного автономным отопителем, конструкторская мысль автолюбителей неустанно работает над созданием искрового розжига, рождая множество вариантов. Объединяет эти варианты применение искровой свечи вместо свечи накаливания и индукционной катушки для получения тока высокого напряжения, подаваемого на свечу. Предлагаемые «бывалыми» искровые свечи практически одинаковы по эксплуатационным качествам и различаются лишь методами изготовления, поэтому каждый может выбрать для себя подходящий вариант («За рулем», 1967, № 12; 1974, № 9; 1978, № 1; брошюра В. А. Якушева и А. И. Коснкова «Электронные устройства для автомобиля и мотоцикла». Москва. Издательство ДОСААФ, 1977). Катушки зажигания используются серийные, либо немного переделанные, либо специально изготовленные. И наконец, для размыкания первичной цепи катушки могут быть применены вибрационные или электронные устройства. Здесь дело вкуса и возможностей. Можно рекомендовать две системы, в которых используются серийные автомобильные катушки зажигания: вибрационную, предложенную Н. И. Богомоловым («За рулем», 1976, № 1, кстати, в ней может быть реле РС702 автомобиля «Жигули»), и электронную (см. упомянутую выше брошюру В. А. Якушева и А. И. Косикова). В последнем случае, кроме того, предложена схема реле времени, заменяющего температурный переключатель, однако такое решение спорно, поскольку отопитель лишается автоматического управления режимом продувки при выключении и к тому же при случайном его отказе водитель не получает сигнала от контрольной лампы, и топливо продолжает поступать в камеру горения без автоматического включения свечи.

Заканчивая разговор об искровом розжиге, следует сказать, что искровая свеча очень чувствительна к регулировке режима горения, поскольку быстро покрывается слоем нагара. Поэтому при поисках неисправности во время неудачного розжига отопителя не ограничивайтесь проверкой наличия искры от провода, снятого со свечи, а выверните свечу и убедитесь в хорошем искрообразовании на ее электродах. Только после этого приступайте к проверке системы подачи топлива. Вообще после перехода на искровой розжиг лучше первое время (7—10 дней пользования автомобилем) каждый раз вывертывать и осматривать свечу; в дальнейшем накопленный опыт покажет, как часто следует это делать. Уверен, что эти небольшие дополнительные хлопоты не оттолкнут вас от применения искрового розжига — ведь тем самым вы снижаете ток, потребляемый для этого, минимум в пять раз.

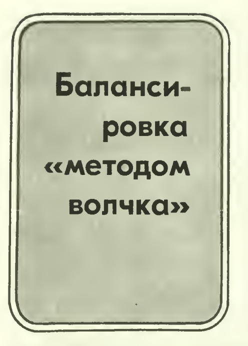
О регулировке температурного переключателя, а также о проверке системы питания отопителя, в которую входят дозатор, фильтр, бензопроводы и электрический топливный насос, достаточно подробно рассказано в заводской инструкции. Можно лишь добавить несколько слов о насосе. Отказывает он неожиданно и чаще не по насосной части, а по электромеханической. Забастовавший прибор надо снять и тщательно проверить состояние контактов, работу рычажного механизма и регулировку хода штока.

В заключение — два предложения любителям домашнего конструирования.

Во-первых, на задних стойках кузова можно сделать вентиляционные люки, как на «Волге» ГАЗ—24. Такое устройство улучшит распределение воздушных потоков в салоне и благодаря этому ослабит запотевание и обмерзание стекол, а также обеспечит постоянное небольшое избыточное давление в салоне при любой скорости движения (устранение сквозняков!), практически не изменяя производительность отопительного агрегата.

Во-вторых, производительность отопителя можно намного повысить и, что еще важнее, связать ее со скоростью движения, если забор воздуха для горения вывести в зону повышенного давления (например, в полость под лобовым стеклом или на облицовку «передка»), одновременно соединив трубкой эту зону с поплавковой камерой дозатора, которую следует изолировать от других связей с атмосферой. Такая конструкция создаст наддув отопителя при повышении скорости движения, увеличив максимальную теплоотдачу почти в полтора раза, при этом состав смеси практически не меняется. Кроме того, если в серийном варианте с увеличением скорости движения автомобиля температура воздуха, поступающего в салон, падает из-за увеличения его расхода, то в новом варианте она держится примерно на одном уровне.

Все описанные здесь работы по улучшению отопления на «Запорожце» испытаны в эксплуатации и дали хорошие результаты.



Баланси-ровка «методом волчка»

Один из параметров колеса, определяющих его исправность, — уравиовешенность. От нее в значительной степени зависит интенсивность и равномерность износа покрышек, плавность хода и уровень вибрации, износ деталей подвески и рулевого управления, а в конце концов — безопасность данжения аатомобиля.

Колеса легковых аатомобилей а процессе эксплуатации балансируют иа специальных стендах СТО, ио, к сожалению, ие все и ае всегда могут аоспользоваться их услугами.

Автолюбитель В. А. БЕЛУГИН из г. Обнинска Калужской области придумал иесложиое приспособление, обеспечивающее хорошие результаты прн балансировке колес в «домашних» условиях. Предоставляем ему слово.

Приицип метода (рис. 1) заключается а следующем. Если колесо установить иа точечиой опоре (например, острие), расположеиной точно по оси аращения колеса, и сместить центр опоры иа расстояние «а» аыше центра тяжести, то статически сбалансированиое колесо займет горизоитальиое положение. При наличии дисбалаиса колесо будет наклоняться а сторону более тяжелой части. Угол наклона зависит от аеличины дисбалаиса и расстояния «а». Чем больше дисбаланс и чем меньше «а», тем иа больший угол отклоияется колесо. При отрицательиом зиачении «а» оно опрокииется. Изменяя расстояние между опорой и центром тяжести, можно регулировать чувствительность устройстаа.

Простота самой идеи позволила сконструироаать простое приспособлеиие, предстааленное на рис. 2.

Балаисироаку проводят, как показаио иа рис. 3. В тщательио очищенное от грязи колесо аставляют с виутренией стороны приспособление и ставят колесо горизоитальио иа опору (используют, иапример, торец металлического стержня диаметром 20—25 мм, зажатого в тиски). Статически сбалаисированное колесо сохранит горизоитальное положеине, а несбалансироаанное — наклоиится: более тяжелая часть опустится и, соответственно, легкая — подннмется. Устанавливая грузики иа подиятую часть, добиваются горизонтальиого положеиия колеса. Это н служит признаком его статической сбалансированиости. Остается окоичательио закрепить грузики и проверить сохраиность балансировки. Прн закреплеиии грузикоа лучше разделить их на две раaиые части, одиу нз которых следует установить на внутреиней стороне колеса, а аторую — иа внешней. Такое расположение грузиков сае-

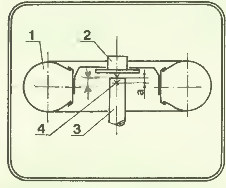
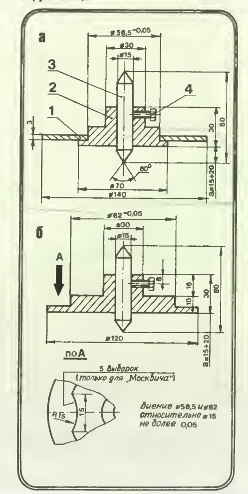


Рис. 1. Схема балансировии иолеса: 1 — иолесо; 2 — приспособление; 3 — опора; 4 — центр тяжести иолеса.

Рис. 2. Приспособления для балансировки иолес: а — «Жигулей»; б — «Мосивича» (последних моделей); 1 — иольцо (материал — сталь, дюралюминий); 2 — фланец (материал — сталь, дюралюминий); 3 — вал (материал — сталь 45; У8 и др., налить до HRC-48—52); 4 — виит М6 (3 штуии, равиомерио расположеииые по оиружиости).



дет к минимуму возможный динамический дисбаланс, вносимый их устаиоакой. Уменьшая расстояние «а», можно поаысить чуаствительность до 5 г (вес пятикопеечной монеты!), а то время как допустимая величина дисбаланса составляет 20 г.

Таким методом добиваются, как уже сказано, статической балаисировки колеса. Обычио этого бывает достаточно для иормальной эксплуатации автомобиля, так как ощутимый динамический дисбаланс астречается очень редко. Тем не менее приспособление позволяет сбалаисироаать колесо и динамически, но это более сложная и длительная операция, требующая некоторого опыта. Проаодят ее следующим образом.

Статически сбалансированиое колесо устаиавливают на опору так же, как и для статической балансировки (см. рис. 3), и раскручивают до 70—100 оборотов в минуту при помощи стержня, аставлеиного в одио из отверстий под болты крепления колеса. Колесо, вращаясь свободно, обычио соаершает еще и колебательиые движеиия. Взявшись рукой за верхний конец вала, успокаиваают его. Динамически сбалаисироааииое колесо аращается ровно, аерхний коиец вала почти не бьет. Если дисбаланс есть, то верхний конец вала продолжает колебаться, а колесо аращается, иаклоияясь под действием момеита сил Р, аызваиных динамическим дисбалансом.

Подаедя к верхнему коицу вала мелок, делают метку со стороиы, в которую наклонеио колесо. Затем устаиавливают два одииаковых грузика а местах, показаиных большими стрелками иа рис. 3. Повторив эту операцию иесколько раз, добиваются, чтобы прн аращении вал ие колебался. Это и является признаком динамической сбалансированности колеса. Укрепив грузики, еще раз окончательио проаеряют его статическую и дииамическую балансировку.

Предлагаемое приспособлеине с 1973 года используется мною и другими автолюбителями иашего города, имеющими «жигули», «москвичи» и «аолги». Точность балаисироаки иеодиократио проверялась на СТО — уравиовешенность колес асегда оказывалась а пределах иормы. Изиоса, аибраций а рулевом приаоде и подаеске передних колес, сaязанных с дисбалаисом, мы ие иаблюдали.

Рис. 3. Динамическая балансировиа колеса: 1 — колесо; 2 — приспособление; 3 — мелои; 4 — опора; большими стрелиами поиазаны места установии грузииов; Р — силы, создающие динамичесий дисбаланс.

Всего несколько лет существует в нашей стране фирменная система обслуживания «жигулей». За это время создана сеть автоцентров и многопостовых станций. Стремление ВАЗа развивать сервисную службу находит отражение в постоянном поиске новых возможностей для установления хороших контактов с владельцами автомобилей. Одним из последних мероприятий, получившим одобрение и поддержку в среде автолюбителей, явилось создание небольших станций обслуживания в гаражно-строительных кооперативах. Об этой взаимовыгодной форме сотрудничества между заводом и коллективами автолюбителей рассказывается в предлагаемом материале.



Гаражно-строительные кооперативы занимают все большее место в нашей автомобильной жизни, давая возможность автолюбителям организованно и под общественным контролем хранить и эксплуатировать свои машины. Сообща легче решать одинаковые для всех заботы, и среди них проблема обслуживания и ремонта автомобилей занимает не последнее место. В разных по масштабам коллективах по-разному берутся за нее. Кое-где еще процветает приглашение постоянного «дяди Васи», отдельные кооперативы пытаются организовать взаимопомощь. Существуют и такие, где на общие деньги строится мастерская, приглашаются на работу автослесари и открывается этакое полулегальное «предприятие автосервиса». Но во всех этих случаях были, есть и останутся общие и характерные для них беды — отсутствие запасных частей, примитивное оборудование, а в конечном счете — процветающая халтура и нездоровые отношения среди людей.

У себя, в ГСК «Тайнинский», объединяющем почти тысячу владельцев автомобилей, мы пошли иным путем. Провели перепись «автонаселения» нашего кооператива и разделили его по маркам. Выяснилось, что более 60% всех машин — «жигули». И их количество неуклонно растет. Поэтому сообща решили построить на коллективные средства специальное помещение и договориться с производственным управлением «АвтоВАЗтехобслуживание» о создании в нем небольшой станции. Секрет нашего успеха, как я считаю, был как раз в том, что мы нашли единственно правильный с юридических и практических позиций путь, по которому должно идти развитие отношений между организованным автолюбителем и государственным предприятием. Именно этим было озабочено и руководство заводской системы сервиса, а потому и заключение договора об открытии пятипостовой СТО в нашем кооперативе произошло без проволочек.

К настоящему времени мы накопили более чем двухлетний опыт совместной работы, и у нас есть о чем рассказать коллегам-автомобилистам.

Несколько слов о самой станции. Сейчас здесь действует жестяницко-сварочный участок на два машино-места, два поста оборудованы подъемниками, сделаны три осмотровые канавы, причем одна из них используется для самообслуживания. Есть мойка и место для мелких работ с машинами. Используя рельеф местности, мы построили станцию двухэтажной. В цокольном этаже разместили склад запчастей, который пополняется напрямую с головного московского предприятия «АвтоВАЗтехобслуживания» — СТО «Северянин». Там же установлены и очистные сооружения для предварительной обработки грязной воды после мойки перед сбросом ее в сточный коллектор. Приступили мы и к сооружению теплой камеры для малярных работ. Стараясь полнее удовлетворить запросы членов кооператива, ВАЗ оснащает станцию всем необходимым оборудованием и инструментом. В наши совместные планы на ближайшее время входит монтаж стенда для проверки углов установки колес, стенда для их разборки и сборки, балансировочного станка и другие дела.

Договором между ГСК и СТО предусмотрено преимущественное право членов кооператива на обслуживание и ремонт автомобилей. Практически это право осуществляется таким образом. Ежедневно с 8.30 до 9.00 любой из наших товарищей может передать автомобиль на станцию и перечислить нужные работы. После того, как будут удовлетворены заявки членов кооператива, руководство станции вправе принимать на обслуживание любой автомобиль, так сказать, «с улицы». Случается, что по какой-то причине, предположим, я не смог приехать во время, когда рассчитывают дневную загрузку станции. Не беда. Можно оставить заявку на следующий или любой удобный день, и она будет безусловно выполнена.

Практика добрых отношений, сформировавшихся между работниками СТО и членами кооператива, позволяет нам популяризировать и такую форму обслуживания. Оставив заявку на конкретные операции, можно здесь же оставить ключи от бокса, где стоит машина, и спокойно уехать на работу. К концу дня с автомобилем сделают все необходимое и поставят его на место. А расчеты будут произведены по единым для всей вазовской системы документам.

Нельзя сказать, что все это сложилось сразу, с первого дня нашей совместной деятельности. Были поначалу и некоторые отклонения, типичные, к сожалению, для крупных предприятий сервиса, где владельцы автомобилей пока еще конкурируют друг с другом за право попасть туда в день приезда. Но администрация СТО «Северянин» приняла необходимые меры, и наши взаимоотношения, находящиеся полностью под общественным контролем, с тех пор развиваются на здоровой основе, исключающей всякие взаимные злоупотребления.

Хорошее оборудование станции инструментом, квалификация ее работников и взаимное доверие помогли нам договориться о проведении с автомобилями всех работ, записанных в сервисных книжках, а кроме того, любого необходимого ремонта как в гарантийный, так и в последующий периоды эксплуатации.

Часто можно услышать сетования автолюбителей на то, что у них нет возможности сопровождать машину на всех производственных постах СТО. Разумеется, нельзя сделать предприятие проходным двором. В нашем кооперативе этой проблемы просто не существует. Есть у вас свободное время — пожалуйста, помогайте, учитесь обслуживать машину, нет — уезжайте спокойно по своим делам, гарантия качества остается. Да и в следующие дни, когда действуют утвержденные правилами гарантийные срок и пробег после техобслуживания и ремонта, автомобиль, как минимум, дважды в день проедет мимо СТО, и без труда можно устранить причину беспокойства.

Наряду с основной задачей — организацией высококачественного и удобного автосервиса—нам удалось решить и еще одну немаловажную проблему социального значения. В своем кооперативе мы практически избавились от паразитирующих на автомобильном поприще всевозможных халтурщиков и спекулянтов. Как бы ни был изворотлив пресловутый «дядя Вася», конкурировать с нормально работающим предприятием он не в силах. Да и не обратится автолюбитель пусть даже к специалисту, но работающему «кухонными» методами, если рядом есть мастера с полным комплектом инструмента и законной гарантией.

Нам известно, что целый ряд московских ГСК, последовав этому примеру, организовал у себя станции, подобные нашей. Можно только приветствовать развитие этого сотрудничества с «АвтоВАЗтехобслуживанием» и надеяться, что со временем на таком же уровне будут обслуживаться и «волги», и «москвичи», и «запорожцы».

И. ГОЛЬДИН,
председатель московского гаражно-строительного кооператива «Тайнинский»

По письму приняты меры

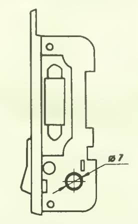
На плохую работу станции технического обслуживания автомобилей в городе Остров пожаловался читатель журнала В. Клейншмидт.

По просьбе редакции жалоба рассмотрена псковским транспортным управлением. Как сообщил нам начальник управления В. М. Главацкий, факты, изложенные в письме, подтвердились. За недобросовестное отношение к своим обязанностям, серьезные упущения в работе мастер станции В. Васильев с работы уволен, директору СТО указано на низкое качество ремонта и обслуживания автомобилей. Станция заменила клиенту плохо отремонтированный двигатель на новый, устранила другие недостатки в ремонте машины.

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

ОЧИСТИТЕ КОНТАКТЫ

Плафоны внутреннего освещения, применяемые на «жигулях» и новых «москвичах», со временем перестают включаться, из-за чего их нередко заменяют. Между тем достаточно очистить контакты плафона от коррозии или грязи, чтобы восстановить его работу. Поскольку плафон неразборный, просверлите на боковой стенке отверстие диаметром 7 мм, как показано на рисунке. Через него надфилем очистите контакты, а потом закройте отверстие подходящей пробочкой. В дальнейшем плафоны не придется менять по этой причине.



Отверстие в плафоне для очистки контактов.

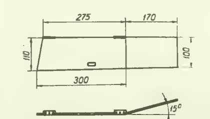
В. ЩЕРБИНКИН

**171560, Калининская область,
с. Нерль,
ул. Набережная, 41**

ДВЕРЦА ДЛЯ ЯЩИКА

Некоторые владельцы **«запорожцев»** последних моделей хотят закрыть вещевой ящик, чтобы не были видны хранящиеся там вещи.

Проще всего приладить к нему дверцу, открывающуюся вверх на двух петлях. Для них уже есть отверстия и винты на верхней панели. Размеры дверцы приведены на рисунке. Сделать ее можно из фанеры или металла, а наружную поверхность оклеить полимерной пленкой с рисунком, имитирующим текстуру дерева.



Дверца для вещевого ящика.

М. ВОЩИНИН

**141722, Московская область,
Мытищинский район,
п/о Марфино, 75, кв. 4**

ОДИН СОВЕТ АВТОРАМ «СОВЕТОВ БЫВАЛЫХ»

Среди множества технических предложений, присылаемых в редакцию, встречаются различные варианты фонарей заднего хода. Можно только приветствовать искреннее желание сделать что-то полезное для безопасной эксплуатации автомобиля и собственного удобства. С удовлетворением принимаем мы грамотно выполненные остроумные решения.

Но встречаются случаи и иного рода, самостоятельные переделки, предпринимаемые автолюбителями по советам «корифеев» автостоянок и кооперативных гаражей, не подкрепленные знанием существующих государственных и международных нормативных документов. Вот пример тому. Автолюбитель П. из Ленинграда пишет: «Обычно для освещения дороги при движении автомобиля назад на нем устанавливают специальный фонарь заднего хода. Работы по установке такого фонаря трудоемки и связаны с определенными материальными затратами. Кроме того, эти фонари создают белый свет сзади автомобиля, что в ночное время может явиться причиной опасной дезориентации окружающих водителей... Указанных недостатков можно избежать, если в качестве источника света использовать фонари стоп-сигнала». И далее следует подробное описание «модернизации» с использованием дополнительных микровыключателей, диодов, проводов. Увлекшись самой идеей использования сигналов торможения, автор считает, что «в автомобилях, которые уже оборудованы фонарями заднего хода, целесообразно также ввести автоматическое включение стоп-сигнала при движении автомобиля задним ходом, что повысит безопасность этого движения, особенно в ночное время».

Представим себе конкретную дорожную ситуацию. Автомобилисты во всем мире привыкли к тому, что едущий навстречу автомобиль светит белыми огнями, удаляющийся — красными. Правило это не исключает и случая приближающейся к нам задним ходом машины. При всех прочих сигнальных огнях, включаемых в зависимости от времени суток, фонарь заднего хода ориентирует (а не наоборот, как считает П.) нас на понятную и точную ответную реакцию. Этого никак нельзя ожидать здесь от постоянно включенных сигналов торможения, свидетельствующих об остановке, или одновременно зажженных левого и правого указателей поворота, говорящих либо о неисправности реле-прерывателя, либо об аварийном состоянии машины.

Обратимся к действующему ныне Государственному стандарту СССР 8769—75 «Приборы внешние световые автомобилей, автобусов, троллейбусов, тракторов, прицепов и полуприцепов. Количество, расположение, цвет, углы видимости». Черным по белому в нем записано: «Фонари заднего хода должны излучать белый свет». Оговорены и углы видимости этих фонарей, и расположение их относительно дороги и продольной оси автомобиля. Кстати, эти параметры не всегда совпадают с тем, что рекомендовано для сигналов торможения и задних указателей поворота. Этого, очевидно, многие из автолюбителей-рационализаторов не знают и по простоте душевной предлагают прямо противоположные способы «улучшения» автомобилей.

Журнал приветствует и поддерживает техническую самодеятельность, пустившую глубокие корни в среде автомобилистов. Многое из копилки опыта «бывалых» стало достоянием многомиллионной армии наших читателей. С будущего года редакция предполагает учредить специальные призы авторам лучших «советов» по автомобильной и мотоциклетной тематике. Об этом подробнее будет рассказано в новогоднем, январском номере.

Но, помогая дальнейшему развитию полезного дела, хотелось бы видеть у его истока прежде всего культуру техники, знание предмета и творческий подход, отвечающие современным условиям и представлениям.

СЖАТЫЙ ВОЗДУХ ОБЛЕГЧАЕТ ПУСК

Трудность пуска двигателя **«Москвич—412»**, как не раз отмечалось в журнале «За рулем», вызывается в большинстве случаев отсутствием в поплавковой камере карбюратора бензина — он испаряется во время стоянки. Если автомобиль не работал два-три дня, то оказывается пустым и бензопровод. Заполнить его и поплавковую камеру подкачкой при помощи бензонасоса удается редко — его сухие клапаны не обеспечивают необходимой герметичности.

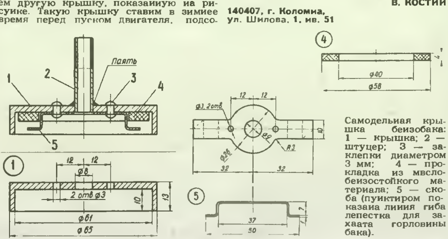
Чтобы подать бензин в карбюратор, я и несколько других владельцев «москвичей» накачиваем бензобак воздухом посредством шинного насоса. Для этого в штатную крышку бака впаиваем штуцер от какой-либо старой камеры или делаем другую крышку, показанную на рисунке. Такую крышку ставим в зимнее время перед пуском двигателя, подсоединяем к ней насос и, если бак полный, делаем пять полных качков насосом, если заполнен наполовину — 10—12.

Во время подачи воздуха надо строго следить за поведением бака, поскольку он изготовлен из тонкого листа стали и чрезмерное давление может его разрушить. Через несколько секунд, когда поплавковая камера карбюратора заполнится бензином, снимаем специальную крышку, ставим на бак штатную и включаем стартер.

Благодаря этому приему нам удавалось пускать двигатель при температуре до 25° мороза. Важно отметить, что так хорошо вели себя машины, оборудованные не только карбюратором типа ВАЗ, но и К126Н.

В. КОСТИН

140407, г. Коломна,
ул. Шилова, 1, кв. 51



Самодельная крышка бензобака: 1 — крышка; 2 — штуцер; 3 — заклепки диаметром 3 мм; 4 — прокладка из маслобензостойкого материала; 5 — скоба (пунктиром показана линия гиба лепестка для захвата горловины бака).

ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА



Три цвета времени

ПОЧЕМУ НЕУСТОЙЧИВ АВТОМОБИЛЬ?

Совершенствуя конструкции легковых автомобилей, мы сталкиваемся с одним техническим парадоксом. Для других транспортных средств увеличение мощности при снижении собственной массы является только достоинством. У легковых же автомобилей оно вместе с тем рождает сложную проблему — избыток тягового усилия уменьшает сцепление колес с дорогой, а стало быть, увеличивает вероятность заноса.

Конечно, из этого вовсе не следует делать вывод, что надо отказаться от повышения удельной мощности двигателей и снижения собственной массы легковых автомобилей. Просто надо твердо усвоить, что современный автомобиль требует все более и более квалифицированного вождения. Плохо подготовленному водителю гораздо труднее справиться с «Жигулями», чем, скажем, с такими машинами, как «Москвич—402» или «Победа». Более того, несмотря на совершенствование органов управления, значительное повышение удобств для водителя и снижение затрачиваемого им усилия, уверенно водить современный автомобиль можно, лишь освоив целый ряд приемов, без которых мы свободно обходились в прошлом. В этом нет ничего удивительного, если вспомнить, что на разгон с места до скорости 90 км/ч ВАЗ—2103 требуется всего 15 с, тогда как «Москвич—402», например, затрачивал на это почти в три раза больше времени. Часто говорят, что современный автомобиль стал очень нервным. Действительно, он остро реагирует даже на незначительное изменение положения педали «газа», не терпит резких поворотов руля на большой скорости, требует исключительно плавного торможения.

Я думаю, читатели уже поняли, почему мы заговорили на эту тему сейчас. Наступила зима, а на скользкой дороге автомобиль сплошь и рядом становится неустойчивым. Чаще всего из-за бокового заноса, который, если не погасить его вовремя, может привести к тяжелым последствиям, вплоть до опрокидывания. Наиболее вероятен занос задней оси. Опасность пробуксовки ведущих колес у современных автомобилей, как уже было сказано, достаточно велика.

Чтобы не доводить до этого, надо прежде всего научиться очень искусно управлять акселератором, в особенности на скользкой дороге. Здесь надо сказать и о другом. Всем известно, что быстрое повышение крутящего момента обеспечивает автомобилю хороший разгон, давая ему возможность развивать высокое ускорение. Но не все знают, что это свойство играет немаловажную роль в сохранении устойчивости автомобиля. В момент ускорения автомобиля происходит перераспределение его массы по осям, возрастает нагрузка на заднюю ось, а следовательно, увеличивается сцепление колес с дорогой. Стало быть, ускорение способствует повышению боковой устойчивости заднеприводного автомобиля, при условии, что при этом не будет допущена пробуксовка ведущих колес.

Но если при ускорении нагрузка на заднюю ось возрастает, то при замедлении она снижается. Поэтому уменьшать нажим на педаль «газа» следует очень плавно, и торможение двигателем тоже требует определенного навыка. При большой разнице в числе оборотов между ведущим валом коробки передач, получающим в этом случае вращение от задних колес автомобиля, и коленчатым валом двигателя они могут оказаться не в состоянии раскрутить двигатель, а в результате произойдет блокировка ведущих колес и начнется их скольжение.

Итак, умение интенсивно, но не резко ускорять и замедлять движение автомобиля позволяет изменять вертикальные нагрузки на передние и задние колеса, и этим приемом можно пользоваться для сохранения его устойчивости.

Гасят занос, как известно, быстрыми поворотами руля. Но всякий поворот руля вызывает появление боковой силы, увеличивающей нагрузку на внешние по отношению к центру поворота колеса автомобиля. Величина боковой силы зависит как от скорости его движения, так и от скорости вращения рулевого колеса. Эту нарушающую равновесие автомобиля боковую нагрузку воспринимают упругие элементы подвески — рессоры, пружины, амортизаторы и уменьшают ее за счет внутреннего трения. Чем большую часть боковой силы поглотит подвеска, тем меньше повлияет она на устойчивость автомобиля. Отрицательные последствия, вызванные этой силой, скажутся только после того, как энергопоглощающая способность рессор и амортизаторов будет исчерпана.

Способность подвески реагировать на действие боковых сил помогает опытным водителям поддерживать поперечную устойчивость машины. Как гасят боковой занос и выравнивают движение автомобиля? В начале заноса поворачивают рулевое колесо в его же сторону, и это меняет направление боковой силы и возникает контрзанос. После этого быстро поворачивают рулевое колесо в сторону нового заноса, и так, если требуется, несколько раз.

Эффект зависит от того, насколько точно вы уловите момент начала заноса в новом направлении. Чтобы правильно и успешно пользоваться таким приемом, необходимо ясно представлять себе, как гасится энергия заноса, на что расходуется тот импульс силы, который был получен при его возникновении. Кстати, величина этого импульса зависит от энергии, накопленной автомобилем еще при прямолинейном движении.

В момент заноса никакого приращения энергии автомобиль не получает, но каждый поворот рулевого колеса вызывает изменение направления действия поперечной силы, на что немедленно реагирует подвеска. При каждом перекладывании руля та сторона подвески, которая подвергалась перед этим растяжению, начинает работать на сжатие, а на противоположной стороне происходит переход от сжатия к растяжению. Всякое же изменение направления силы, действующей на упругие элементы подвески, вызывает соответствующее внутреннее сопротивление в них, на преодоление которого, в конечном счете, и расходуется энергия заноса. С каждым изменением направления заноса уменьшается его амплитуда, и боковое смещение автомобиля постепенно затухает. Очевидно, что, чем скорее вы будете переходить от заноса к контрзаносу, тем быстрее поглотится возмущающая сила. Следовательно, надо как можно быстрее вызвать контрзанос, а достичь этого можно резкими, но короткими, на малый угол поворотами рулевого колеса.

Конечно, эти движения не должны превратиться в беспорядочное дерганье рулевого колеса. Старайтесь не пропустить перемены в направлении бокового смещения автомобиля и действовать рулем именно в эти моменты, а маневр завершайте плавным выводом колес на заданный курс.

Мы рассказали о том, как подвеска автомобиля справляется с нарушающими его равновесие боковыми силами. Чем выше энергоемкость упругих элементов подвески, тем в большей мере гасят они действие этих сил. Отсюда следует, что осевшие пружины и неработающие амортизаторы не только снижают мягкость хода, но и ухудшают

возможности сохраннть устойчнвость автомобнля. Об этом воднтелям надо помннть н своевременно устранять неисправностн подвескн.

Наконец, чтобы успешно бороться с заносом на скользкой дороге, надо умело пользоваться педалью тормоза. Со школьной скамьи каждый водитель знает о том, что нажимать на тормозную педаль надо плавно, не допуская блокнровкн колес. Однако на скользкой дороге н небольшое усилне порой приводит к юзу, снижает боковую устойчнвость машины.

Едннственный выход нз положения — тормознть прерывнсто, отпускать педаль в момент блокнровкн колес. Небольшого заноса не бойтесь: в начальной стадин он быстро гаснтся поворотом руля.

Итак, процесс замедлення на скользкой дороге должен складываться из ряда кратковременных торможеннй н выравннваннй автомобнля. Кстатн, такой прием можно практнковать и прн двнженнн на поворотах. Только помните: прн повернутых колесах нельзя тормознть. Это может прнвести к опрокндыванию автомобиля. Всякое торможение должно начинаться и заканчиваться, когда колеса стоят прямо.

Мы рассмотрелн нанболее простые прнемы сохранення устойчнвостн автомобиля. Онн помогут водителю выйтн нз многнх опасных положенний. Однако прн всей нх простоте, чтобы овладеть такой техннкой вождення, необходнма тренировка. Еслн позволяют условия — на дороге, а лучше на спецнальной площадке. Самоподготовка, конечно, возможна, но, мне кажется, целесообразнее создавать группы по повышению водительского мастерства прн существующих клубах и школах. Специалисты там есть, а практические занятня можно проводить на специально размеченной снежной трассе, проложнть которую не представляет труда. К тому же снежные валы по сторонам обеспечат н безопасность.

А. САБИНИН,
инженер

По письму принять меры

Редакция получила сигнал из Кишииеаа, что в городском спортивно-техническом клубе ДОСААФ учебные аатомобили простаивали из-за плохой организации снабжения горючим. Когда же беизии был, аождение срыаалось, аатомобили использоаали ие по иазиачению. Заведующий учебиой частью И. Мельник учебный процесс пустил иа самотек, методическую работу ие аел.

Редакция попросила кишинеаский городской комитет ДОСААФ проверить сигнал. В саоем ответе председатель ГК ДОСААФ Т. Сиичук и секретарь партбюро М. Губаноа сообщили, что асе сказаииое подтаердилось. Письмо обсуждалось иа общем собраиии работииков клуба. Приняты меры по устранеиию недостаткоа а оргаиизации учебиого процесса, использоваиии автомобилей.

За плохую организацию учебиого процесса заaедующий учебной частью И. Мельиик от работы отстраиеи. На эту должность назиачеи опытный специалист.

Положительио решеи аопрос со снабжеиием учебных автомобилей топлиаом. Состаалеи график проведеиия методических занятий с преподааателями.



ЭТО МОГЛО НЕ СЛУЧИТЬСЯ

Известно, что каждый маневр, а тем более обгон, требует от водителя предельной осторожности. Особенно на зимней дороге. Ведь на скользком покрытии условия для остановки или изменения направления значительно хуже, и после какого-то просчета спасти положение зачастую просто невозможно.

Случилось это зимой на дороге Улан-Удэ — Чита. Н. Цыганок на своем ВАЗ—2103 выехал рано утром из Петровска-Забайкальского домой, в село Линевое Озеро. В автомобиле находились двое пассажиров. Машин на трассе в этот час было еще мало, а прямая дорога и отличная видимость позволяли двигаться с достаточно высокой скоростью — около 80 км/ч. На 30-м километре пути навстречу показался КрАЗ, сцепленный со скрепером. Все шло нормально. Как вдруг, когда автомобили почти поравнялись, из-за КрАЗа навстречу «Жигулям» выскочил на обгон ГАЗ—53, которым управлял водитель леспромхоза В. Дементьев. «Жигули» прижались вправо до предела, даже сбили придорожный столбик, но все напрасно... От удара малолитражку развернуло и отбросило на середину проезжей части. При аварии Н. Цыганок и один из его пассажиров погибли, другой получил тяжелые травмы.

Оказалось, что Дементьев до начала обгона даже не видел встречной машины из-за того, что двигался за КрАЗом на очень малой дистанции. Огромный грузовик почти полностью закрывал обзор. В этой ситуации Дементьеву надо было бы приотстать, чтобы осмотреть полосу, на которую собирался выехать, убедиться в том, что она свободна. Он же ринулся на обгон, по сути дела, вслепую. И вот такие страшные последствия.

Хочется еще раз напомнить всем, что к обгону надо готовиться заранее.

Г. ПОПОВ,
старший госавтоинспектор

Читинская область,
г. Петровск-Забайкальский

И здесь тоже печальные последствия неосторожности при обгоне. В один из ноябрьских дней по дороге Никольский — Рудник в Джезказганской области шел БелАЗ—540, за рулем которого находился водитель первого класса М. Акзамов. А ноябрь в этих местах, надо сказать, неустойчивый по погоде — то тепло, то холод. На ровном месте к полдню дорога уже чистая, а на спусках то и дело тонкий ледок, скользко. И это обстоятельство водителям надо учитывать.

Однако М. Акзамов решил почему-то именно перед спуском обгонять автобус и выехал на опасный участок дороги на высокой скорости. В следующее мгновение он увидел движущийся на подъем МАЗ—205 и, испугавшись столкновения с ним, резко затормозил. Забыв, что под колесами ледяная корка. Машину, естественно, занесло, она вышла из повиновения и оказалась на встречной полосе. Что было дальше, вы видите на снимке. Водитель МАЗа погиб.

И. МОССОРА,
старший инженер
по безопасности движения
автотранспортного управления

Казахская ССР,
г. Джезказган



Кодекс хорошего водителя

Вождение автомобиля совсем не легкое дело, и чтобы выполнять его безопасно, надо постоянно совершенствоваться: ведь условия движения не остаются неизменными, и обстановка на автомобильных дорогах все усложняется. Не исключено, что вы уже чувствуете себя безупречным, овладевшим всеми премудростями водителем. Тогда проверьте, совпадают ли ваши представления об основных слагаемых мастерства с теми ответами, что дали на поставленные 10 вопросов люди, наездившие сотни тысяч километров без аварий. Может быть, этот коллективный опыт вам будет полезен.

Итак:

1. Какие навыки являются наиважнейшими для вождения автомобиля?

Их два. Первый — это высокое техническое умение провести машину из пункта А в пункт Б. Второй заключается в умении схватывать все, что происходит вокруг, и предвидеть ситуации, которые несут с собой потенциальную опасность. Чтобы стать действительно хорошим водителем, необходимо овладеть обоими навыками и уметь применять их одновременно.

2. Что важнее для водителя — физическое или психическое здоровье?

Эти вещи нельзя противопоставлять или отделять одну от другой. Быстрота реакции водителя на дороге зависит не только от силы его мышц, но и в не меньшей степени от того, как скоро он осознает необходимость предпринять то или иное действие.

3. Существует ли какая-то особая техника вождения автомобиля, которую можно было бы считать лучше других?

Наилучшую технику вождения можно назвать «оборонительной», а чем более спокоен и внимателен водитель, тем лучше и безопаснее его езда. Что такое оборонительный стиль? Представьте себе, что ваш автомобиль окружает нечто вроде овального купола, и следите, чтобы эта «капсула» всегда оставалась ненарушенной. Тогда вы всегда сможете избежать столкновений. Конечно, придерживаться оборонительной позиции при интенсивном движении удается с трудом, но если постараться....

4. Какую же тогда дистанцию следует сохранять по отношению к другим автомобилям?

Расчет такой: одну длину автомобиля на каждые 15 км/ч скорости. Но есть способ лучше и проще — по времени. Вас должен разделять промежуток в две секунды, а это столько, сколько надо, чтобы произнести вслух или про себя: «Тысяча сто один, тысяча сто два». Заметьте какой-нибудь ориентир, мимо которого проследовал «лидер», и если вы минуете его раньше чем через две секунды, значит дистанция недостаточна.

5. Какое положение рук на рулевом колесе считать правильным?

Часто учат, что наилучшим положением является такое, когда, если представить рулевое колесо в виде часового циферблата, левая рука находится на «десятке», а правая — на «двойке». Однако позиция «десятка» и «тройка» предпочтительнее, ибо обеспечивает большую свободу маневра и меньше нагружает мышцы рук, что особенно важно при езде на дальние расстояния.

6. А какое положение водителя позволяет сохранять состояние «готовности» в течение многих часов управления автомобилем?

Наилучший способ сохранить состояние готовности мысли — это поддерживать состояние готовности тела. Сидеть за рулем надо не сгибаясь и «слушать» автомобиль всем телом, а не

Дымок от папиросы

Много уже писалось о том, что не следовало бы курить за рулем. Против курения приводились весьма убедительные доводы. Прикуривая, водитель неизбежно на несколько секунд переводит взгляд на огонек зажигалки, отвлекаясь от наблюдения за дорожной обстановкой. Еще сложнее, если он пользуется спичками: не так просто манипулировать коробком, не отпуская руля. А эти секунды движения почти вслепую в напряженной дорожной обстановке могут обойтись очень дорого. Вспоминались нередкие по этой причине аварии. В одном случае прикуривавший водитель наезжал на пешехода, в другом, — наклонившись за упавшей сигаретой, сталкивался со встречной машиной. Все это весьма наглядно и неопровержимо, но иллюстрирует лишь одну сторону дела. Получается, если бы курение не отвлекало внимание водителей, то и претензий к нему никаких бы не было. А в действительности все гораздо сложнее и серьезнее. Нельзя забывать о вредном влиянии табачного дыма на здоровье водителя и его работоспособность.

Общеизвестно, что курение никогда и никому не приносило пользы. Оно наносит существенный ущерб здоровью, даже если курящий между затяжками вдыхает чистейший лесной воздух. А в закрытой кабине или салоне автомобиля условия для дыхания далеко не так безупречны. Вот некоторые иллюстрации к этому. Подсчитано, что автомобиль, пройдя 15 тысяч километров, «выдыхает» в среднем 3 250 кг углекислого газа, около 93 кг углеводородов, 27 кг окислов азота. Токсичность выхлопных газов особенно велика при неисправном двигателе, плохой регулировке системы питания, во время запуска и прогрева двигателя. И в практической работе весьма трудно избежать, чтобы какая-то часть вредных веществ не попадала в легкие водителя. Автомобилисты привыкают к запахам отработавших газов и паров бензина, считают их естественным спутником профессии. А если не совсем в порядке изоляция кабины и ее вентиляция, то атмосфера в ней до опасных пределов насыщается угарным газом, соединениями свинца, в ней накапливаются углеводороды типа бензпирена, альдегиды, ненасыщенные углеводороды. Сходные отравляющие вещества содержат и токсические компоненты табачного дыма: никотин, угарный газ, аммиак, синильная кислота, бензпирен, бензатрацен. Таким образом, вредное воздействие на организм человека табачного дыма, запахов бензина и отработавших газов может суммироваться, усиливая отравление. В результате работоспособность курящего может быть серьезно нарушена там, где некурящий не почувствует и легкого недомогания.

Как видим, курение вредно не только потому, что оно отвлекает внимание водителя. Табачный дым, да еще сдобренный «автомобильными» запахами, расслабляет, притупляет бдительность, создает порой, пусть на короткое время, благодушное настроение, а в результате чего водитель ослабляет самоконтроль.



ВЕНГРИЯ. Начато строительство автодороги М-5, составной части трансконтинентальной магистрали Е-75 между Лондоном и Стамбулом. Первый отрезок ведет из Будапешта в Кечкемет, Сегед и доходит до границы с Югославией. Максимальная скорость движения здесь — 120 км/ч.

ГДР. В последнее время в республике значительно снизилось число дорожно-транспортных происшествий. В первой половине 1978 года общее количество их сократилось на 7,6% по сравнению с тем же периодом 1977 года. На 7,5% уменьшилось число ДТП, в которых пострадали дети.

ПОЛЬША. В телепередачах несколько постоянных программ для водителей. Каждую неделю выходит «Авто-журнал» по всем проблемам автомобилизации. Есть и «Телевизионная академия водителей», которая помогает профессиональным шоферам и автолюбителям совершенствовать мастерство. В летнее время ежедневно выходит в эфир передача для автотуристов. Подготовкой всех этих программ занимается недавно созданная специальная автомобильная редакция.

ЧЕХОСЛОВАКИЯ. В Праге введена в строй так называемая безаварийная магистраль «Юг — Север», которая связала южные и северные районы столицы и помогла разгрузить ее центр.

АВСТРИЯ. Недавно правила движения дополнены требованием к водителям двухколесных транспортных средств двигаться в любое время суток с включенным ближним светом фар. Запрещена перевозка детей на мотоциклах и мопедах. В автомобилях детей до 12 лет можно перевозить на переднем сиденье, лишь пристегнув их ремнями безопасности.

БРАЗИЛИЯ. Согласно официальным статистическим данным, на каждые 10 000 зарегистрированных машин здесь ежегодно приходится 26 случаев гибели людей в дорожно-транспортных происшествиях. Всего в минувшем году в Бразилии было зарегистрировано 400 000 ДТП, а ко-

только ушами. Слишком круто взятый поворот ощущается сначала бедренными мышцами, а уходящий из-под контроля автомобиль — ладонями и предплечьями. Поэтому сидеть надо в удобной позе, но не так «комфортно», чтобы не иметь возможности ощущать сигналы, которые подает нам автомобиль.

7. Всегда ли максимальная скорость, установленная знаками или общими правилами, является безопасной скоростью?

Нет. Ограничения скорости на дорогах всегда устанавливаются для оптимальных условий, а при интенсивном движении, в темноте или при плохой погоде ехать, разумеется, надо медленней. Но не слишком, чтобы не создавать помех другим водителям. Лучше всего ехать в том темпе, в котором движутся другие автомобили, или близко к этому.

8. Как безопаснее выполнить левый поворот на загруженном перекрестке?

Поворачивая налево, не следует спешить с поворотом руля. Пока вы пропускаете встречных водителей, оставьте колеса в положении прямолинейного движения. Это тоже элемент оборонительной тактики. Почему? Потому что, если при вывернутых влево колесах вас ударит сзади другой автомобиль, вы вылетите на полосу встречного движения, и неприятностей не избежать. Кроме того, встав наискосок, вы займете на дороге больше места, чем нужно, и увеличите опасность и помехи другим водителям.

9. Как избавиться от автомобиля, который «висит на хвосте»?

Не надо резко тормозить, пробуя напугать его водителя. Он может среагировать не так быстро, и произойдет столкновение. Но не позволяйте, чтобы другой водитель вынуждал вас ехать слишком быстро. Лучше сбавьте чуть-чуть скорость и дайте себя обогнать. Если другой водитель действительно торопится, он непременно воспользуется такой возможностью.

10. Что делать, если автомобиль перед вами едет на слишком малом расстоянии?

Да, бывает, едешь за кем-либо на безопасной дистанции, а он слишком уменьшает ее. Ты снижаешь скорость и увеличиваешь дистанцию, а другой водитель снова ее уменьшает. Как быть? Попробовать сбавить скорость еще раз. Если этого не сделать и рискнуть ехать «на хвосте», увеличится опасность столкновения. Не теряйте головы. Никогда не допускайте, чтобы эмоции брали верх над здравым смыслом.

Чтобы действительно быть хорошим водителем, суммируя сказанное, надо придерживаться принципа «три К»:

кооперация — дорога не гоночный трек, и на ней нельзя устраивать спортивные состязания; будь любезен и вежлив с другими водителями; помогай им; вполне вероятно, что и тебе самому вскоре понадобится их помощь;

коммуникация — не изолируйся; пользуйся сигналами и информируй других водителей о том, что собираешься сделать;

концентрация — думай о том, что делаешь, это самое важное; помни, что вождение автомобиля — нелегкая работа; хороший водитель — это безопасный водитель.

Когда решишься сесть за руль, принеси «Присягу хорошего водителя». Вот она:

1. Я всегда буду любезен и вежлив с другими водителями, буду по-товарищески сотрудничать с ними.
2. Всегда и прежде всего буду думать о безопасности езды.
3. Всегда буду чувствовать полную ответственность за тех, кто едет со мной.
4. Всегда буду сохранять за рулем спокойствие и внимание.
5. Особо бдителен буду по отношению к пешеходам.
6. Всегда стану оказывать помощь всем водителям, которые в ней будут нуждаться.
7. Никогда не забуду, что дорога принадлежит также и двухколесным машинам.
8. Никогда не буду забывать о необходимости постоянного контроля за техническим состоянием автомобиля.
9. Никогда не сяду за руль в нетрезвом состоянии или после приема опасных для управления автомобилем лекарств.
10. Всегда буду строго соблюдать все правила дорожного движения.

По материалам зарубежной печати

беспечнее относится к возможным опасностям на дороге с оживленным движением, с меньшим вниманием следит за предупреждениями дорожных знаков и показаниями приборов, может превысить допустимую в данной обстановке скорость. Дело усугубляется и тем, что само по себе увеличение скорости усиливает это состояние, создает упоение высокой скоростью движения. В результате повышается вероятность того, что водитель может стать виновником опасной дорожной ситуации и даже происшествия.

И не только нарушением эмоционального равновесия опасно воздействие табачного дыма. Попутно ухудшаются и другие возможности водителя: нарушается точность движений, ухудшается глазомер, притупляется оперативная память. Кроме того, никотин и угарный газ ухудшают цветовосприятие, ослабляют остроту зрения, нарушают процесс приспособления глаз к изменению интенсивности света. Все это затрудняет ориентировку в сложных условиях движения. Многие считают такие воздействия весьма незначительными. Так ли это?

Советские психологи предложили максимально ограничить применение красного цвета в рекламе на оживленных магистралях. Оказывается, воздействие побочных источников красного света притупляет восприимчивость водителя к запрещающим сигналам. Следовательно, в обеспечении безопасности движения нет второстепенных мелочей. Тут важно все. И даже нерезко выраженное ослабление остроты зрения, адаптации к перепадам освещенности, другие отклонения под влиянием табачного дыма могут привести к печальным последствиям. Особенно, если автомобиль движется в сложных условиях, например в гололед, под дождем, в тумане.

Особенно опасно для здоровья курение в салоне или кабине автомобиля при дальних многочасовых поездках. Тем более, если в автохозяйстве не налажена служба контроля токсичности отработавших газов, если на линию выпускаются машины с неотрегулированными двигателями, с недостаточно герметичными бензобаками и бензопроводами, неисправными выхлопными трубами, недостаточно защищенными от проникновения газов стенками кабины или салона. Не случайно когда-то родился даже термин — «лимузинная болезнь» — для обозначения чувства недомогания, усталости, тошноты, головных болей под влиянием паров бензина и угарного газа, проникающих в кабину или пассажирский салон. Курение значительно усиливает проявление «лимузинной болезни».

Курение многим кажется самым безобидным посягательством на собственное здоровье. Ведь оно не возбраняется водителям, которым строгие Правила дорожного движения категорически запрещают и малейшие дозы спиртного перед работой за рулем. Конечно, курение менее катастрофично по своим последствиям в сравнении с алкоголем, однако и оно может серьезно ухудшить состояние здоровья и работоспособность водителя, отразиться на его надежности. Поэтому в ряде стран курение за рулем запрещено. Не в моей компетенции ставить об этом вопрос у нас, но предупредить о большом вреде табачного дыма для здоровья водителей и пассажиров, особенно в дальних поездках, — мой прямой долг. И я надеюсь, что среди водителей — профессионалов и любителей — найдется немало моих единомышленников, которые сами откажутся от папиросы или сигареты за рулем и посоветуют сделать это другим.

Г. БЛИНОВ,
психиатр

ВСЕГО СВЕТА

торых ранено 150 000 человек и погибло 16 500. Материальный ущерб, причиненный происшествиями, увеличился за последние пять лет примерно на миллиард долларов.

ИТАЛИЯ. Превысившие установленную скорость водители нередко ссылаются на неточность спидометров, для которых нормальными считаются некоторые отклонения в показаниях от истинной скорости. Чтобы устранить эту причину конфликтов с дорожной полицией и вовремя предостеречь водителей, ФИАТ с ноября прошлого года начал выпускать спидометры с «резервом». Они показывают скорость немного выше истинной.

США. Официально установленный предел максимальной скорости автомобилей на дорогах — 55 миль в час (88 км/ч). Однако придерживаются его далеко не все. Наблюдения показали, что даже в наиболее «благополучных» штатах эту скорость не превышают лишь 70% водителей.

ФРАНЦИЯ. Чтобы нарушить монотонность езды по шоссе без риска слишком отвлекать внимание водителей, участок автострады между Шалоном-на-Марне и Сент-Менегулем протяженностью 30 км решили «разбить» цветом и геометрическими фигурами. У поворотов, на извилистых участках дороги будут установлены круги и шары, на спусках и подъемах — треугольники и пирамиды: вблизи городов — теплых тонов, в сельской местности — холодных. После испытаний предполагается распространить этот опыт на всю автостраду.

ФРГ. Проведенные здесь исследования показали, что в темное время суток видимость дороги в лучах фар на светлом и сухом покрытии может достигать при дальнем свете 200 м, при ближнем 50—80 м, а в сильный дождь или при ослеплении светом встречных автомобилей она не превышает 20 м.

ШВЕЙЦАРИЯ. Каждому, кто на горных дорогах игнорирует знак «Цепи противоскольжения обязательны», грозит штраф 30 франков.

После выступления журнала

«ДОБРОЕ СЛОВО О СТО»

Со светлоградской (Ставропольский край) станцией обслуживания наши читатели уже дважды встречались на страницах журнала. Судя по почте, встречи эти не остались незамеченными. А началось все с того, что житель Волгоградской области Н. Маянов, в общем-то, случайно посетил эту станцию. Автолюбителя обрадовала царившая там обстановка доброжелательности и гостеприимства, а также высокое качество обслуживания, о чем он и написал в редакцию.

Письмо было напечатано (1977, № 7). И вот уже костромич И. Козлов в безвыходной, казалось, ситуации, находит помощь в Светлограде. Житель же Липецкой области Л. Каллинопин, не очень-то поверивший письму, просто взял и специально поехал «проверять» станцию. Результат — новые добрые слова в адрес светлоградской СТО (1978, № 3).

С тех пор многие автолюбители стали оценивать работу своих местных станций со «светлоградских» позиций.

А директор одной из школ Кореновска Г. Дибривный прямо пишет: «Я все время стремлюсь воспитать у своих учащихся доброту, честность, порядочность, высокое чувство ответственности. И для меня пример работников этой СТО является нравственным зарядом в учебно-воспитательном процессе. Расскажите подробнее о станции, людях, работающих на ней. Думаю, это будет сильный удар по хапугам, халтурщикам, хамам, которые, к сожалению, еще встречаются в сфере обслуживания».

С этим и другими письмами редакция познакомила производственное объединение «Ставропольавтотехобслуживание». Директор объединения И. Остроухов сообщил:

«Светлоградская СТО организована в августе 1974 года. Мощность станции — четыре рабочих поста. В настоящее время она реконструируется: строятся механизированная мойка автомобилей, профилакторий для обслуживания «жигулей», административно-бытовые помещения.

В объединении широко развернуто социалистическое соревнование как между станциями, так и между бригадами. Светлоградская СТО за все время своего существования не имеет ни одной жалобы на недоброкачественное обслуживание автомобилей. По итогам соревнования 1977 года ей присуждены первое место и денежная премия. А бригаде Н. Уварова, как лучшей бригаде слесарей-авторемонтников ставропольского транспортного управления, вручен вымпел. Кроме того, решением объединенного комитета профсоюза бригадиру присвоено звание «Ударник коммунистического труда», а бригадиру М. Нихаю это звание подтверждено. В Книгу почета объединения занесен директор станции В. Татаринцев, а М. Нихай и Н. Уваров — на Доску почета. Объявлены благодарности Н. Никулину, С. Спиваку, В. Какотке.

Не уступила первого места светлоградская СТО и в первом квартале 1978 года. Работники станции В. Татаринцев, В. Фатеева, Н. Уваров, З. Казакова, Н. Никулин, И. Смагин, М. Нихай, А. Курашенко, Р. Колесникова, В. Черников, С. Спивак, В. Трегубов премированы».

От имени читателей редакция поздравляет коллектив светлоградской СТО с трудовыми достижениями и желает ему новых успехов.

«С НОГ НА ГОЛОВУ»

Под таким заголовком в февральском номере «За рулем» была опубликована критическая заметка о том, как инспектор дорожного надзора ГАИ УВД харьковского облисполкома Б. И. Москаленко, по-своему трактуя требования пункта 97 Правил дорожного движения, сделал водителю просечку в талоне предупреждений за неправомерную стоянку на обочине дороги. В этом его, к сожалению, поддержали сначала командир подразделения дорожного надзора М. А. Сидоренко, а затем и начальник ГАИ области Э. М. Буряк. Что и вынудило редакцию вмешаться в эту затянувшуюся историю.

После выступления журнала всему случившемуся была дана наконец должная оценка. Как сообщил редакции заместитель начальника УВД харьковского облисполкома В. А. Головнев, факты, изложенные в нашей заметке, подтвердились. Начальнику областной ГАИ Э. М. Буряку и командиру подразделения дорожного надзора М. А. Сидоренко, не вникшим в существо жалобы водителя, строго указано на недопустимость подобных фактов и необходимость улучшения работы с письмами и заявлениями трудящихся. Старшине милиции Б. И. Москаленко объявлен выговор. Чтобы такие случаи в работе Госавтоинспекции не повторялись, публикация журнала была разобрана на занятиях со всем личным составом ГАИ области и Харькова.

Просечка в талоне предупреждений водителя, как мы уже писали, была аннулирована раньше.

КОГДА В

Город и автомобиль

Мне кажется, что успешному решению многочисленных проблем, связанных с резким увеличением производства автомобилей, мешает порой некоторая инерция мышления, что ли, устаревший взгляд на сам характер процесса массовой автомобилизации. Иначе чем объяснить, что практика градостроительства до сих пор еще недостаточно учитывает перспективу роста автомобильного парка. Почему и сегодня новые дома, даже целые микрорайоны нередко возводятся так, что жильцам просто некуда поставить личный автомобиль, кроме как в проезде прямо под окнами. В лучшем случае предусматриваются площадки на шесть—восемь машин, но они сразу оказываются переполненными. Нетрудно предположить, что будет твориться здесь еще через несколько лет.

Очевидно, пора пересматривать строительные нормы, чтобы, если не создавать автостоянки сразу, то хотя бы резервировать площади на будущее. Исправить просчеты потом будет тяжело, а иногда и невозможно. Вроде бы, это всем ясно, и тем не менее старая тенденция в проектах застройки сохраняется. В полной мере это относится и к зданиям общественного назначения — крупным магазинам, театрам, музеям. Хотя построили же в Москве универсамы с большими площадками. Почему же не возвести это в правило? Почему в Ленинграде, например, у автомобильного магазина остановиться почти невозможно? Не надо было иметь богатого воображения, чтобы предположить: сюда-то почти все покупатели будут приезжать на автомобилях.

Или проблема организации движения. Казалось бы, чего уж лучше, когда пути людей и машин не пересекаются. Всем хорошо. Но посмотрите, сколько усилий прилагает ГАИ, чтобы заставить горожан пользоваться построенными подземными пешеходными переходами. И пока результаты оставляют желать лучшего. Стоит инспектор — все в порядке, нет милиции — люди перебегают через улицу где вздумается, часто подвергая себя опасности. Видимо, и здесь мышление осталось на уровне того времени, когда автомобилей было мало. Правда, истины ради надо заметить, что наш пешеход, даже если и переходит улицу по правилам, не чувствует порой себя в полной безопасности. Большая часть переходов в городах нерегулируемые, с «зеброй», где автотранспорт должен уступать дорогу пешеходам. Однако большинство водителей этого не делают, а некоторые даже не знают, что так требуют правила. Если пешеход не убегает по «зебре» от надвигающегося автомобиля, то раздаются требовательные сигналы, вспыхивают фары, и машины

ТОВАРИЩАХ СОГЛАСЬЯ НЕТ

мчатся, не снижая скорости. Даже на регулируемом перекрестке идущего на зеленый свет пешехода останавливает и теснит поворачивающий направо автомобиль. Вот и получается, что пешеходу все равно, где переходить улицу, ибо и на обозначенном переходе он не чувствует себя в безопасности.

Это обстоятельство да укоренившаяся привычка делать «как всегда» и создают постоянные предпосылки к дорожно-транспортным происшествиям.

Теперь посмотрим на дело с точки зрения другой заинтересованной стороны. Сядем за руль автомобиля и попробуем ехать строго по правилам, скажем, по Таганской площади в Москве. На переходе у станции метро поток пешеходов, особенно в часы пик, не иссякает. Если попытаться пропустить всех, как говорится в Правилах, «вступивших на переход», то через несколько минут площадь будет забита транспортом, и движение по ней прекратится. Но вам не дадут это сделать. Взвоют клаксоны всех систем, поползут, объезжая вас слева и справа, другие автомобили, и в конце концов эта волна вытолкнет вас на пешеходов и понесет вперед, руководствуясь уже не Правилами, а обстановкой. Увы, так по обстановке ездят очень многие водители. И не только в этой, но и в других ситуациях.

Такой езде способствует подчас, как мы видели, и неудачное использование средств организации движения. Органы Госавтоинспекции за последние годы проделали огромную работу, приобрели вполне заслуженный авторитет. Вместе с тем порой ГАИ еще очень медленно реагирует на нарастание транспортного потока. Скажем, в течение последних лет длинные очереди машин выстраивались на Краснохолмском мосту для правого поворота к Таганской площади. Движение в два ряда в этом направлении не разрешалось. Как выяснилось, зря. Но прошло немало времени, пока отвели для такого маневра вторую полосу. Заторы прекратились. А сколько машин за это время простояло в очереди, сколько грузов хотя и не намного, но было здесь задержано, сколько напряжения, наконец, создают самой автоинспекции такие искусственные пробки. Думается, если подсчитать убытки от таких ситуаций, хотя бы по одному городу, то сумма получится заслуживающая внимания. А сколько еще дорожных знаков вопреки ГОСТу установлено не на правой, а на левой стороне улиц или замаскировано в листве деревьев. Водители нервничают, отыскивая их, а это не на пользу безопасности движения.

И таких примеров, увы, немало. Причем вопрос часто не требует сложных технических решений, он требует внимания и своевременного вмешательства в события. В этом свете надо, вероятно, еще раз посмотреть, целесообразно ли размещены у нас пешеходные переходы и остановки общественного транспорта, расставлены дорожные знаки, поискать новые возможности для ликвидации узких в прямом и переносном смысле мест. Быстрее преодолевать барьер представлений прошлых лет — насущное требование современных темпов автомобилизации.

г. Москва **И. ВЛАДИМИРОВ**

У заставы

С детства мы знаем, что слово «город» происходит от «городьба», «изгородь». В старину в обнесенное крепким забором городище можно было проникнуть только по дороге через заставу, где бородатые стражники взимали пошлину с проезжающих, не пропускали в город нежелательных чужаков. Сохранившиеся с тех пор кое-где исторические названия городских застав давно уже утратили свой первоначальный сторожевой смысл.

Мы считали это само собой разумеющимся, пока не столкнулись с новым вариантом сторожевых застав — шлагбаумами перед въездом в города, воздвигнутыми против нежелательных чужаков. Случилось это минувшим летом во время автопутешествия по южным районам страны. Шлагбаум, а при нем будка со сторожем установлены за 4 километра до въезда в крымский поселок Новый Свет. Пропускает эта застава только местные машины, отличая их по буквенным индексам на государственных номерных знаках. Всем остальным въезд запрещен, как и в Ялту, в некоторые другие города.

Можно понять местные власти, стремящиеся оградить курортные и заповедные зоны от потока транзитного транспорта и наплыва автопутешественников. Но, думается, делать это следовало бы несколько иначе. Нельзя лишать возможности ознакомиться с достопримечательностями городов-курортов и заповедников автотуристов, проехавших для этого иной раз тысячи километров. Раз уж какие-то, верим, объективные соображения не позволяют пустить их на колесах в город или поселок, то надо по крайней мере построить перед шлагбаумом платную автостоянку, на которой приезжий сможет оставить машину. А от заставы должен начинаться автобусный или троллейбусный маршрут, может быть, обслуживаемый экскурсоводами. У въезда в Ялту такую стоянку организовали, но она тут же стала площадкой для постоянного хранения машин местных владельцев. Следовательно, необходимы меры, предупреждающие такое заселение: предпочтение должно отдаваться иногородним.

Автомобильный парк индивидуального пользования быстро растет, множится и число шлагбаумов перед автотуристами. К чему же это приведет, скажем, через 10 лет? Ведь запретить проще простого. По-видимому, каждый такой запрет перед вступлением его в силу должен сопровождаться хорошо продуманными мерами по обеспечению общих нужд и интересов, в том числе и автомобилистов, и начинать эту работу нужно уже сейчас.

Элементарным вниманием к путешествующим за рулем была бы заблаговременная информация о том, куда им можно, а куда нельзя прокладывать маршрут. Пользуясь «Атласом автомобильных дорог СССР», мы наметили проехать по красивейшей дороге от Карачаевска до Кисловодска и, лишь прибыв на место, узнали, что она на всем 120-километровом протяжении закрыта для автотуристов. Знай мы об этом заранее — избавили бы себя от лишних переживаний и многих километров лишнего пути.

С. ВОРУШИЛИНА

Смоленская область, пос. Шаталово

В теории и на практике

Невольно вспоминается интермедия Аркадия Райкина, в которой молодому специалисту, только что получившему диплом инженера, на заводе советуют забыть все, чему его учили в институте, и начинать постигать, как это делается на практике. Казалось бы, меньше всего подобная рекомендация подходит для выпускников автошкол и курсов водителей, особенно применительно к Правилам дорожного движения: ведь Правила едины как для участников движения, так и для его организаторов, и в теории, и на практике. И все же в Астрахани вчерашний курсант, досконально выучивший Правила, порой приходит в немалое изумление от того, как они здесь применяются в жизни.

Экзаменуемый твердо знает, что знаки 1.6 «Пересечение с главной дорогой» и 2.15 «Проезд без остановки запрещен» ставятся непосредственно перед пересечением, а знаки 1.5, предупреждающие о пересечении со второстепенной дорогой или о ее примыкании к главной, в городах положено устанавливать за 50—100 метров от пересечения. На деле же эти расстояния зачастую не соблюдаются. Иногда на одном столбе висят знаки 1.5 и запрещающий повороты 2.16, тогда как место им на разных расстояниях. В одном месте знак 3.1, предписывающий обязательное направление движения, установлен за 70 метров до перекрестка, а знак 1.3, предупреждающий о пересечении с трамвайной линией, — непосредственно перед рельсами.

Курсант усвоил, что только четыре знака — 2.1, 2.2, 2.3 и 2.22 не обязательны для маршрутных машин общего пользования, однако организаторы движения успевают забыть это непреложное правило и ставят на пути общественного транспорта знаки, запрещающие повороты и предписывающие обязательные направления движения, никак не совпадающие с установленным маршрутом.

Преподаватели объяснили будущему водителю, что знак 2.1 «Въезд запрещен» не разрешает лишь движение в данном направлении, что к объекту, расположенному за этим знаком, можно подъехать с противоположной стороны. Молодой водитель так и делает, но и там натыкается на такой же запрещающий знак. Более категоричен знак 2.2— он запрещает вообще движение по данному участку дороги, но в Астрахани, например, его иногда ставят лишь с одной стороны, а с противоположной машины идут беспрепятственно.

Вдоль некоторых остановок общественного транспорта нанесены сплошные линии разметки. При узкой проезжей части весь попутный транспорт должен останавливаться за автобусом, ибо объехать его, не пересекая сплошную осевую или разделительную линию, невозможно. Это теоретически. А практически никто не останавливается, все заезжают за сплошную разметку под равнодушным взглядом дежурного работника ГАИ. Зачем здесь такая разметка, дискредитирующая взыскательность Госавтоинспекции и подрывающая авторитет Правил?

Подобные примеры практического несоответствия применения знаков и дорожной разметки четким требованиям Правил можно было бы продолжить. Думается, такой разрыв между теорией и практикой недопустим. Он постепенно приучает даже самого ортодоксального водителя все меньше считаться с тем, что «нагородила ГАИ», а это чревато опасными последствиями.

К. СИГАЕВ,
общественный автоинспектор
г. Астрахань



Рассказ о судебно-автотехнической экспертизе

— Вряд ли широкому кругу автомобилистов известно, что ни в одной стране мира нет общегосударственной системы автотехнической экспертизы. Только в Советском Союзе 20 лет тому назад была организована в масштабе всей страны эта очень нужная служба, — так начал беседу с нами заместитель директора ВНИИ судебных экспертиз **Леонид Николаевич Пучеников.**

— Я имею в виду не только институт, но и сеть научных учреждений в системе Министерства юстиции СССР, решающих, в частности, и вопросы автотехнической экспертизы. ВНИИ судебных экспертиз является головным научным учреждением этого профиля. Здесь мы разрабатываем соответствующие методики, научные основы проведения различных экспертиз, в том числе и автотехнических, определяем единые принципы подхода к исследованию механизма дорожно-транспортного происшествия.

В чем особенность судебной автотехнической экспертизы? В огромном числе разнообразнейших факторов, которые надо тщательно учесть и изучить. Принимается во внимание буквально все — состояние машины, дороги, водителя, погода, действия участников происшествия, какие-то обстоятельства, способствовавшие аварии, и т. д. На наших дорогах «бегает» свыше 100 типов различных машин. И конструкцию каждой из них эксперт должен знать досконально! Совсем не просто бывает установить в том или ином случае коэффициент сцепления шин с дорогой или эффективности торможения, коэффициент сопротивления качению, время реакции водителя, время запаздывания действия тормозного привода, время нарастания замедления и так далее.

Если же принять во внимание, что наши сотрудники часто выезжают на место происшествия для повторной экспертизы через несколько недель и даже месяцев после ДТП и не всегда располагают полными сведениями, то вы поймете, какие исключительно сложные задачи стоят перед ними. Я не говорю уж о той ответственности, которая ложится на их плечи при подготовке заключения.

Правда, сегодня у нас на службе и совершенная вычислительная техника, и различного рода аналоговые автоматические и полуавтоматические системы. Но, для того чтобы эффективно использовать, например, ЭВМ, нужно разработать математические модели различных дорожных ситуаций, иначе нечего будет и заложить в машину. Вот этим мы сейчас и занимаемся. В частности, создаем математическую модель наезда автомобиля на пешехода или препятствие (они составляют почти половину всех ДТП) с учетом реальной скорости автомобиля в момент наезда, влияния его параметров на темп движения человека через дорогу и т. д. Мы хотим разработать методики расчета возможных повреждений автомобиля в зависимости от его массы, скорости и направления столкновения. Все это, как вы понимаете, серьезная научная задача, которая по плечу только высококвалифицированным специалистам.

— Большую помощь в изучении механизма наезда и определения характера происшествия оказывает аналоговая техника, — продолжает наш разговор заведующий сектором **С. А. Литинский.** — Вот совсем недавний случай. На одной из улиц Москвы автомобиль сбил человека. Как бы расследовалось это происшествие раньше? На основе имеющихся данных эксперту надо было выполнить многочисленные расчеты, затем составить черновую схему происшествия, потом схему в масштабе, на которой попробовать изобразить в деталях все обстоятельства происшествия. Сложно, долго и небезошибочно.

Иное дело, когда в руках эксперта так называемая аналоговая моделирующая установка. Она способна по исходным данным воссоздать ситуационную схему любого дорожно-транспортного происшествия, по которой эксперт легко может представить себе полную картину случившегося в динамике развития ситуации. Причем машина воспроизводит ее в точном масштабе. И по времени, и по расстоянию. В случае, о котором мы ведем речь, водитель утверждал, что он не видел пешехода, так как впереди двигался автобус. Аналоговая моделирующая установка, на основе представленных следственными органами данных, построила ситуационную схему, и по ней сразу же стало видно, что водитель прав, он не имел возможности заметить пешехода раньше, чем тот появился перед машиной. Стало быть, водитель не был виноват в происшествии, хотя вначале казалось, что все против него... Так высокая наглядность и информативность ситуационной схемы помогает следователю прийти к объективному, правильному решению.

Надо сказать, что при наезде на пешехода, выскочившего на проезжую часть дороги, очень важно установить — каково же было поле зрения водителя, если в соседних рядах двигались другие автомобили. Аналоговая машина в определенных случаях способна дать четкий ответ на этот вопрос.

Одновременно хочу отметить, что в институте ведутся исследования по уточнению времени реакции водителя в дневное и ночное время. Нет нужды говорить, какое значение имеют эти данные при изучении обстоятельств некоторых особо сложных дорожно-транспортных происшествий. Или представьте себе такой случай. Ночью в тумане столкнулись две машины, следовавшие навстречу одна другой. Водитель одной из них утверждает, что фары у встречного автомобиля не были включены. Другой водитель говорит, что горели. Совсем недавно такого рода экспертиза была сопряжена с огромными трудностями. Сейчас ее значительно легче сделать благодаря методике, разработанной нашим сотрудником **А. С. Кузнецовым.**

— Мы используем растровый электронный микроскоп, — рассказывает Александр Сергеевич, — на котором можно получить увеличение во много раз больше, чем на самом сильном оптическом микроскопе. Но его достоинства этим не ограничиваются. Наблюдать объект можно на двух экранах в объемном изображении. При желании на всех стадиях исследований можно получить резкие, четкие снимки вот на этой фотоприставке, вмонтированной в прибор.

Какое отношение имеет этот сложнейший прибор к столкновению двух машин? Дело в том, что если в момент происшествия фары горели, то в результате удара нить лампы деформируется и даже порвется. Воздух, проникнув в разбитую колбу, окислит нить. На ней образуются кристаллы окиси вольфрама. Мы видим их на этом экране. Чтобы убедиться в том, что эти кристаллы действительно являются окисью вольфрама, настраиваем встроенный в микроскоп спектрометр, и тогда на другом экране сразу же появится соответствующее изображение, позволяющее установить химический состав этих кристаллов. Если же в момент столкновения фары не горели, то излом их нитей будет обычным — без оплавления и образования кристаллов.

Но, как вы сами понимаете, никакая совершенная техника никогда не заменит опытного, знающего эксперта. Решают дело, в конечном счете, не машины, а люди. В институте трудится большая группа опытнейших специалистов, обладающих глубокими познаниями в самых различных областях. Такие, например, как **Константин Елизарович Элин.** Когда мы встретились, он только что закончил исследование по одному сложному происшествию.

— Грузовая машина, двигаясь по шоссе со скоростью 60 км/ч, совершенно неожиданно для ее водителя, и тем более для других, выехала на противоположную полосу дороги. Первая из встречных машин, чтобы избежать столкновения, свернула на обочину и врезалась в дерево. Водителю «своенравного» грузовика удалось остановить его, уткнувшись бампером в пустой, к счастью, автобус.

Я оказался вскоре на месте происшествия. «Возмутитель спокойствия» стоял около машины с виноватым видом. Он был совершенно трезв. Недавно выехал в рейс и перед ним хорошо отдохнул. Значит, причина в машине. Но по всем документам она технически исправна, да и прошла немного. В чем же дело?

Выполнив определенные формальности, я сел за руль грузовика. Условия были практически те же, что и в момент происшествия: сухая дорога, светло, хорошая видимость. Веду машину, торможу и чувствую, как ее «уводит». Тут мне пришлось, как говорится, попотеть. Проверил зазор между тормозными колодками и барабаном — может быть, здесь причина? Отрегулировал зазор. Поехал дальше — вновь машина пошла в сторону. Значит дело не в зазорах. Проверяю давление в шинах. Немного подкачал, довел до нормы, но машину опять увело. Может быть, замаслены колодки? Нет, все в полном порядке.

Не буду утомлять подробностями, но с каждым шагом в ходе исследования я чувствовал, что столкнулся с крайне сложным случаем, и впору было руки опустить. В конце концов загадку удалось решить.

Что же оказалось? Я обратил внимание на тормозную колодку. Внешне она, казалось, была обычная и никаких подозрений не вызывала. Но что-то в ней было не то. Водитель сообщил, что получил ее у заведующего складом. Тот признался, что купил колодку с рук, но уверял, что она заводская. И только тщательный химический анализ позволил установить, что кто-то ему продал весьма искусную подделку...

Или вот такой случай был. Владелец автомобиля «Победа» ехал по пустынной улице со скоростью 60 км/ч. Впереди женщина начала медленно переходить дорогу. Расстояние до нее было достаточным, но водитель решил немного притормозить. Никакой опасной ситуации не было, пешеход и водитель не испытывали тревоги и, конечно, абсолютно не ожидали того, что произошло дальше.

Итак, водитель нажал на ножной тормоз, и он... не сработал! Женщина, увидев быстро надвигающуюся на нее машину, заметалась вместо того, чтобы перебежать дорогу. Водитель круто повернул руль, пересек тротуар и врезался в деревянный забор.

Какова же причина отказа тормозов? У «Победы» впереди с одной и другой стороны есть болты, ограничивающие поворот колес. У данной машины их почему-то не было. А ведь они очень нужны, так как рядом проходят тормозные шланги. Когда нет болтов, колеса поворачивают внутрь чуть-чуть больше, чем полагается, и перетирают шланги! В этом была, как выяснилось, причина описанной аварии.

Да, автотехническая экспертиза вступила в новую эпоху. Массовое внедрение электронно-вычислительной техники, автоматизация, расширение фронта научных работ, безусловно, помогут сделать качественно новый шаг не только в исследованиях причин аварий, но и в определении всех условий для безопасного дорожного движения.

Г. ПОЛЬСКОЙ



ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

I. Кто должен уступить дорогу?

водитель автомобиля	мотоциклист
1	2

II. Может ли по этому участку дороги двигаться автомобиль, общий вес которого 10 тонн?

может	не может
3	4

III. Кто из водителей имеет право двигаться со скоростью, указанной на знаке?

все водители	только водитель легкового автомобиля	водители легкового автомобиля и автобуса
5	6	7

IV. Соответствуют ли требованиям правил действия этих велосипедистов?

да	только велосипедиста Б
8	9

V. В какой последовательности должны проехать перекресток эти транспортные средства?

трамвай легковой автомобиль автобус самосвал	автобус легковой автомобиль трамвай и самосвал	легковой автомобиль автобус трамвай самосвал
10	11	12

VI. Можно ли развернуться в этом месте?

можно	нельзя
13	14

VII. Может ли водитель легкового автомобиля оставаться на занимаемой им средней полосе движения?

может	не может
15	16

VIII. Ограничено ли здесь время стоянки?

ограничено	не ограничено
17	18

IX. При какой ширине груза условия и порядок его перевозки не надо согласовывать с ГАИ?

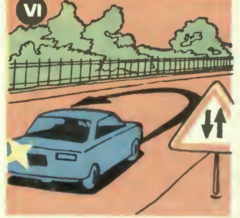
до 2,5 м	до 3,0 м	до 3,5 м	до 4,0 м
19	20	21	22

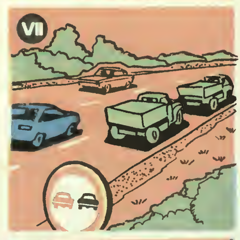
X. При каком кровотечении надо для его остановки прижать сосуд ниже раны?

при любом	при венозном	при артериальном
23	24	25

Ответы — на стр. 36









В МИРЕ МОТОРОВ

КОРОТКО

●●●

Предприятие «Икарус» (ВНР) в настоящее время выпускает ежегодно более 12 тысяч автобусов. Помимо шасси венгерского производства, оно ставит свои кузова на шасси ИФА (ГДР), «Авиа» (ЧССР), МАН и «Форд» (ФРГ), «Савием» (Франция).

●●●

В СРР на заводе «Мусчель» в Кымпулунге на базе джипов АРО-240 начато производство пикапов АРО-320 грузоподъемностью 1200 кг.

●●●

Среди 243 моделей дорожных мотоциклов 1978 года 22 машины (то есть 9 %) развивают скорость 200 км/ч и более.

●●●

Английские гоночные автомобили формулы I «Брэбхэм-альфа-БТ46» в 1978 году впервые в истории мирового автоспорта были оснащены электронным указателем времени прохождения каждого круга.

●●●

Завод «Пьяджио» (Италия) ежесуточно изготовляет по 2800 мотороллеров. Его производственная программа состоит из трех пассажирских моделей (125, 150 и 200 см³) и одной грузовой, трехколесной.

●●●

Итальянский филиал завода «Харлей-Дэвидсон» (бывшая фирма «Аэр-макки») в середине 1978 года ввиду острой конкуренции со стороны японских фирм прекратил выпуск двухтактных мотоциклов классов 125, 175 и 250 см³.

●●●

Руководитель отделения грузовых автомобилей концерна «Форд» (США) Д. Каполонго, выступая в журнале «Отомоутив индастриз», заявил, что газотурбинные двигатели еще долго не найдут применения на грузовиках.

●●●

Длительные испытания первого в США серийного легкового автомобиля с дизелем («Олдсмобиль-дельта-88» — 8 цилиндров, 5700 мм³, 122 л. с.) показали, что средний эксплуатационный расход топлива у него составляет 9,8 л/100 км.

●●●

Старейшей автомобильной выставкой в истории является парижская. В конце года она отметила свое 80-летие.

●●●

Фирма «Майер» (ФРГ) приступила к серийному производству легковых четырехместных автомобилей-амфибий «Амфимобиль» с двигателем «Опель-рекорд» (2000 см³, 100 л. с.). Это единственная в мире модель такого типа, выпускаемая серийно.

●●●

По данным 1976 года, средний срок службы легковых автомобилей в Швеции (преимущественно отечественных «Вольво» и СААБ) составил 13,4 года против 10 лет, вычисленных в 1966 году. Увеличение долговечности привело в 1977 и 1978 гг. к падению сбыта новых легковых машин.

●●●

Японский завод «Тойота» приступил к выпуску малогабаритной легковой модели «Старлет» с двигателем впереди и ведущими задними колесами. Длина машины — 3680 мм, масса — 690 кг.

«МОБРА-МИНИ»



Румынский мопед «Мобра-50С» уже известен нашим читателям («За рулем», 1970, № 11). Недавно завод имени 6 марта в г. Жарнешть начал выпускать новую модель «Мобра-мини». Она снабжена двигателем рабочим объемом 49,6 см³ и мощностью 2 л. с. при 5200 об/мин и имеет штампованную раму хребтового типа. Масса мопеда — 45 кг. Максимально допустимая нагрузка — 130 кг.

Эта изящная машина разработана коллективом молодых специалистов завода, принявшего участие в массовом молодежном движении «Наука—техника—производство», организованном Союзом коммунистической молодежи Румынии. Как лучшая молодежная разработка «Мобра-мини» была представлена на выставке НТТМ-78 в Москве.

ИЗОТЕРМИЧЕСКИЕ ФУРГОНЫ «АВИА»



Для перевозки скоропортящихся продуктов, в частности мясных, промышленность ЧССР выпускает специализированные изотермические фургоны моделей «346» (с одной боковой дверью) и «349» (с двумя боковыми дверьми). Эти фургоны грузоподъемностью 2665 кг и внутренним объемом 12,6 м³, не имея специального холодильного оборудования, сохраняют внутри кузова постоянную температуру благодаря хорошим теплоизоляции и уплотнениям. Смонтированные на грузовом шасси, они носят название «Авиа-АЗОК» с соответствующим индексом («346» или «349»). Оснащаются дизелем мощностью 60 л. с. при 3200 об/мин. Снаряженная масса — 3065 кг. Габарит: длина — 5270 мм, ширина — 2160 мм, высота — 3165 мм. По наружным размерам «Авиа-АЗОК-349» близок к нашему изотермическому фургону ГЗСА-3702 на шасси ГАЗ—52-01.

Скорость машины — 60 км/ч. Эксплуатационный расход топлива—13,5 л/100 км.

ВЕРНЫЕ ТРАДИЦИИ

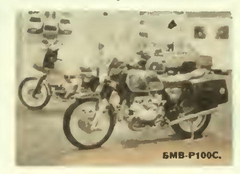
На протяжении 55 лет мотоциклы БМВ (ФРГ) отличает характерная компоновка: двигатель с оппозитным расположением цилиндров и карданная передача. Эта конструктивная схема впоследствии нашла применение на машинах «Цюндапп», «Дуглас», ИФА, «Ратье» и других. Завод БМВ придерживается ее и поныне. Среди его последних моделей заслуживают внимания «Р80/7» и «Р100С».

У них двухцилиндровые четырехтактные двигатели со штанговым приводом клапанов и электрическим стартером. Рабочий объем двигателя первой модели — 785 см³, второй — 971 см³, степень сжатия составляет соответственно 9,2 и 9,5, а мощность — 55 л. с. при 7000 об/мин и 65 л. с. при 6600 об/мин

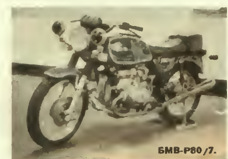
Трансмиссия включает однодисковое диафрагменное сцепление, пятиступенчатую коробку передач, традиционную для завода карданную главную передачу. Рама — дуплексная трубчатая. На передних колесах дисковые тормоза, на задних — барабанные. На переднем — шина размером 3,25—19, на заднем — 4,00—18.

Мотоциклы довольно тяжелы — соответственно 215 и 220 кг — и рассчитаны на эксплуатацию без коляски. У «Р80/7» максимальная скорость 162 км/ч, а разгон с места до 100 км/ч занимает 5,1 с. У «Р100С» эти показатели выше — 196 км/ч и 4,7 с. Расход топлива (бензин с октановым числом не менее 96) составляет 5,5—6,0 л/100 км для БМВ-Р80/7 и 7,0—7,5 для БМВ-Р100С.

Мотоциклы БМВ довольно дороги. Цена самой дешевой модели («Р80/7») такая же, как у малолитражки класса 1100—1200 см³.



БМВ-Р100С.



БМВ-Р80/7.

СЕГ-М3



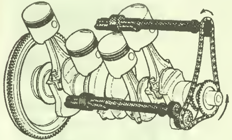
Известный в прошлом гонщик и конструктор из ГДР Гейнц Мелькус в настоящее время принимает активное участие в создании новых гоночных автомобилей в мастерских СЕГ. Последняя модель «М3», на которой выступает его сын, Ульрих, оснащена кузовом с очень малым аэродинамическим сопротивлением. Форма его — результат исследований, проведенных СЕГ совместно с высшей технической школой в Дрездене.

У автомобиля — лобовой обтекатель, аэродинамический капот двигателя, антикрыло над задними колесами, бортовые радиаторы с воздухозаборниками в боковинах кузова, аэродинамические колпаки на колесах.

На СЕГ-М3, относящемся к машинам формулы «Восток», установлен двигатель ВАЗ—21011 рабочим объемом 1300 см³. Несмотря на очень небольшое количество допускаемых техническими требованиями переделок, его мощность за счет подбора (селекции) серийных деталей доведена до 85 л. с. Скорость машины — 210 км/ч.

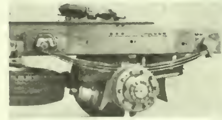
«ЧЕТВЕРКА» КАК «ВОСЬМЕРКА»

Японские автомобили «Мицубиси» с четырехцилиндровыми двигателями продаются на американском рынке под названием «Додж-галант». По сравнению с распространенными в США восьмицилиндровыми «четверка» имеет худшую уравновешенность. Поэтому на своих новых четырехцилиндровых моторах «Мицубиси» ввел два вала с противовесами. Они вращаются в разные стороны с числом оборотов вдвое большим, чем коленчатый вал. В результате такой двигатель создает значительно меньше вибраций на всем диапазоне от холостого хода до 6200 об/мин. По уравновешенности и плавности работы он не уступает



«восьмерке». Следует отметить, что идея введения вала с противовесами для лучшего уравновешивания не нова — такое устройство с 1960 года имеют, в частности, моторы и наших «запорожцев».

РЕССОРА ИЗ ТРЕХ ЛИСТОВ



На широко известных магистральных грузовиках шведского завода «Волво» за последние годы нашла применение задняя подвеска на рессорах только с тремя листами. Выполненные из стальных полос специального профиля, эти листы соприкасаются между собой только у опор.

Другой особенностью подвески задних колес этих автомобилей является стабилизатор поперечной устойчивости — его торсион виден справа от тормозного барабана. При движении на извилистых дорогах стабилизатор позволят уменьшить крены и раскачивание тягача, а вместе с ним и полуприцепа.

ДЛИННОБАЗНЫЕ «МЕРСЕДЕС-БЕНЦЫ»

Для обслуживания авиапассажиров, экскурсантов, а также для работы в качестве такси фирма «Даймлер-Бенц» начала выпуск машин с удлиненной по сравнению с серийной базой (3425 вместо 2795 мм). Длина машины выросла с 4724 мм до 5355 мм, а число мест в салоне возросло с пяти до восьми.

Длиннобазный вариант предусмотрен для моделей «200Д», «240», «250», «300Д» и «280Е». Как известно, буква «Д» в индексе моделей «Мерседес-Бенц» означает дизельный двигатель, «Е» — указывает на двигатель с впрыском топлива, а цифра представляет собой уменьшенный в десять раз рабочий объем двигателя (см³).

Длиннобазный «Мерседес-Бенц-250» (на переднем плане) и та же модель с серийной базой.

«РЕНО-18»

Моделью «16» завод «Рено» в 1965 году как бы заложил фундамент европейской моде «комби». «Рено» 70-х годов (модели «30», «20», «14» и «5») продолжали тему «шестнадцатой», но для самой последней конструкции под индексом «18» была выбрана классическая форма кузова. По внешнему виду новый автомобиль несравненно современнее «Рено-12», который ему предстоит заменить. Обращают на себя внимание тщательно отработанные узлы кузова и деталировка. Спереди машина ничем не отличается от новинок других фирм. «Отрицательный» наклон решетки радиатора — этот излюбленный мотив дизайнеров «Тойоты», «Форда», «Опеля» — получил признание и у французов. К краям решетки пригнаны новые специально разработанные фирмой «Сибье» блоки светотехники (фары, сигнализация). Впервые во французской практике рефлекторы фар прикреплены к элементам кузова, а не к рассеивателям.

Как и все «Рено», новая машина имеет передние ведущие колеса. По основным узлам она во многом унифицирована с моделью «12». Очень схожа у них, например, независимая подвеска всех колес.

Передние тормоза имеют диски диаметром 228 мм и шириной 10 мм, задние снабжены 180-миллиметровыми барабанами шириной 40 мм. В их гидравлический привод включен усилитель «Мастер Вак». Диски колес крепятся на



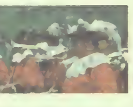
трех (!) шпильках. Шины — размером 155—13. Руль реечного типа имеет 3,55 оборота «от упора до упора».

По сравнению с «Рено-12» новая машина получила более мощный (на 10 л. с.) базовый двигатель (1397 см³, 64 л. с.). Выпускается также модификация с другим мотором (1647 см³, 79 л. с.). В этом случае скорость машины возрастает со 153 до 164 км/ч. «Рено-18» больше и тяжелее предшественника и расходует на 100 км пути на 1—2 л больше горючего. Поэтому мировая автомобильная пресса, хотя и признает сдвиги в улучшении важных показателей автомобиля, таких, как активная и пассивная безопасность, комфорт, не видит в нем настоящей замены модели «12», которая выпускается уже десятый год.



И НЕВОЗМОЖНОЕ СТАЛО ВОЗМОЖНЫМ









Советские гонщики — победители «Кросса наций»

Так случилось, что на исходе сезона в двух номерах журнала отведено много места мотокроссу. «Виновники» этого — наши спортсмены, сумевшие в нынешнем году сделать больше, чем когда-либо: выиграть личный (класс 250 см³) и командный (500 см³) чемпионаты мира, стать победителями в розыгрыше Кубка дружбы по мотокроссу. Этими заметными в спортивной жизни страны успехами они достойно отметили две круглые даты в истории отечественного и советского мотоспорта — 80 и 60 лет! Но, давайте, как говорят, по порядку.

...Еще не утихли овации ленинградских болельщиков на трассе «Юкки», где Геннадий Моисеев в третий раз стал чемпионом мира, как две «волги»-универсалы спешно покинули парк мотокроссменов и отправились в свой последний дальний рейс — в ФРГ и Бельгию.

Первым в маршруте значился Гайльдорф — небольшой городок на юге Западной Германии, где ровно через неделю стартовал «Кросс наций» — один из самых почетных и представительных в календаре ФИМ. Мало кто знает, что именно «Кросс наций» — первое крупное международное соревнование в послевоенной Европе — положил начало ажиотажу вокруг мотокросса, который вызвал к жизни серию чемпионатов мира, создал целую индустрию спортивных мотоциклов, основал различные мотоспортивные издания, привлек на трассы сотни тысяч зрителей, словом, сделал мотокросс тем, чем он стал сегодня. При этом сам «Кросс наций», оставаясь среди наиболее престижных соревнований ФИМ, лишь в прошлом году, в год своего 30-летия, получил официальный статут командного чемпионата мира в классе 500 см³. Впрочем, как и «Трофей наций» (250 см³), появившийся почти на пятнадцать лет позже.

Экипажи «волг»-универсалов полностью укомплектовались только в Берлине, куда самолетами из Москвы прибыла большая часть спортивной делегации. Здесь была и вся тройка участников закончившегося чемпионата мира в 250-ку-



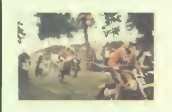


И НЕВОЗМОЖНОЕ СТАЛО ВОЗМОЖНЫМ









Советские гонщики — победители «Кросса наций»

Так случилось, что на исходе сезона в двух номерах журнала отведено много места мотокроссу. «Виновники» этого — наши спортсмены, сумевшие в нынешнем году сделать больше, чем когда-либо: выиграть личный (класс 250 см³) и командный (500 см³) чемпионаты мира, стать победителями в розыгрыше Кубка дружбы по мотокроссу. Этими заметными в спортивной жизни страны успехами они достойно отметили две круглые даты в истории отечественного и советского мотоспорта — 80 и 60 лет! Но, давайте, как говорят, по порядку.

...Еще не утихли овации ленинградских болельщиков на трассе «Юкки», где Геннадий Моисеев в третий раз стал чемпионом мира, как две «волги»-универсалы спешно покинули парк мотокроссменов и отправились в свой последний дальний рейс — в ФРГ и Бельгию.

Первым в маршруте значился Гайльдорф — небольшой городок на юге Западной Германии, где ровно через неделю стартовал «Кросс наций» — один из самых почетных и представительных в календаре ФИМ. Мало кто знает, что именно «Кросс наций» — первое крупное международное соревнование в послевоенной Европе — положил начало ажиотажу вокруг мотокросса, который вызвал к жизни серию чемпионатов мира, создал целую индустрию спортивных мотоциклов, основал различные мотоспортивные издания, привлек на трассы сотни тысяч зрителей, словом, сделал мотокросс тем, чем он стал сегодня. При этом сам «Кросс наций», оставаясь среди наиболее престижных соревнований ФИМ, лишь в прошлом году, в год своего 30-летия, получил официальный статут командного чемпионата мира в классе 500 см³. Впрочем, как и «Трофей наций» (250 см³), появившийся почти на пятнадцать лет позже.

Экипажи «волг»-универсалов полностью укомплектовались только в Берлине, куда самолетами из Москвы прибыла большая часть спортивной делегации. Здесь была и вся тройка участников закончившегося чемпионата мира в 250-ку-





бовом классе: Геннадий Моисеев, Владимир Кавинов, Валерий Корнеев. Вместе с ними должен был выступить Владимир Худяков, заменивший в последний момент травмированного Анатолия Овчинникова. Как всегда, во главе сборной был ее наставник Юрий Игнатьевич Трофимец, с именем которого связаны многие славные страницы нашего мотокросса.

«Волги» уже шуршали покрышками по бетону западногерманских автострад. Мелькали названия крупных городов — Брауншвейг, Ганновер, Гамбург, Кельн, а мы говорили о каком-то Гайльдорфе, словно все дороги вели туда. Собственно, так оно и было, если иметь в виду то, что связано с мотокроссом.

Чего только и кого только не увидишь в парке, отведенном для гонщиков — настоящем моторизованном таборе! Раскрашенные в фирменные цвета микробусы и автомобили с марками «Хонды», «Сузуки», «Кавасаки», «Хускварны»... На боках и даже крышах полный набор по части рекламы, вроде: «Майко» — мотоциклы сильнейшие в классе, «Майко» — кроссмены — боссы на трассе». Тут же не менее яркие сервисно-торговые службы на колесах. Одни предлагают покрышки «Пирелли» из Италии, другие — амортизаторы «Кони» из Нидерландов, третьи — английское масло «Кастроль». Здесь встретишь менеджеров, механиков, конструкторов, ну и, конечно, всех знаменитых гонщиков. Окунувшись в эту шумную, ярмарочную обстановку, начинаешь ощущать, сколько чисто коммерческих интересов переплелось вокруг «Кросса наций» (равно как и других мировых первенств в мотоспорте). Мы мало представляем себе нравы профессионального мотоспорта, где от успеха или неудачи зависит контракт с фирмой, и сумма гонорара, и личный бизнес, и многое, многое другое, что заставляет профессионала-гонщика часто идти ва-банк, сражаться жестко. И именно с этими «суперзвездами» мотокросса приходится вести борьбу на трассах нашим спортсменам.

В Гайльдорфе знают Моисеева, Кавинова и их тренера Трофимца. Два года назад в «Большом призе ФРГ» — этапе чемпионата мира — Володя победил в обоих заездах. И его фамилия, произносимая здесь с ударением на втором слоге — «Кавúнов», — известна многим. Ну, а о Моисееве говорить не приходится — он трехкратный. Правда, все эти победы связаны с 250-кубовым классом, а «Кросс наций» разыгрывается на «пятисотиах», что далеко не одно и то же. К тому же и «Кросс» и «Трофей» — соревнования, если можно так сказать, с особым подтекстом. В личном многоэтапном чемпионате неудача на той или иной трассе поправима. Здесь это исключено. Все быстротечно: два заезда по 40 минут плюс два круга — и баста. Судьбу почетных трофеев решает, как правило, не одно-два, пусть самых громких имени, а ровный подбор сильных кроссменов в команде. Из восьми результатов (четыре человека по два заезда) в зачет идут шесть лучших.

Если говорить начистоту, мы в большей мере рассчитываем на успех в «Трофее», хотя никому не ведомо, как могут развернуться события. Что же касается «Кросса наций», то наших мало кто относит к фаворитам. Правда, глядя на то, как спокойно, по-деловому готовятся ребята к тренировке, начинаешь рисовать радужные картины, но тут же берешь себя в руки и пытаешься рассуждать трезво. Пятисотки — не наш класс. Это первое. Фирма КТМ, предоставляющая нам по соглашению мотоциклы для «Кросса наций», располагает только серийными машинами. А они сильно отличаются от специально подготовленных, уникальных. Это второе. А если еще принять во внимание, что никто из наших вообще не садился на эти мотоциклы... Другое дело бельгийцы, у них один «пятисотчик», без совместителей из других классов, во главе с пятикратным чемпионом мира Роже Де Костером, они уже семь раз побеждали в «Кроссе наций». Или шведы. В их составе двое — Хокан Андерссон и Бенгт Эберг носили чемпионский титул в классе «500». Не скрывают своих честолюбивых намерений хозяева трассы: «Сейчас или никогда!» — девиз гонщиков ФРГ. Для них «Майко» («боссы на трассе») подготовила, как утверждают спецы, великолепные машины. И наконец, команда классных заокеанских кроссменов. Да, что и говорить, в такой компании будет нелегко.

Между тем тренировка окончена, и Юрий Игнатьевич мимоходом бросает: «Лучшее время у Кавинова». Лицо тренера непроницаемо — он умеет скрывать эмоции: десять, мол это еще не повод для размышлений. Что ж, подождем до завтра.

«Завтра» начинается с торжественного открытия —, «Марша наций», как назвали его организаторы. Аппараты фотокорреспондентов нацелены на выходящие под водительством местных красавиц команды. Они представляют 14 стран. Где, кроме как на «Кроссе наций» да на «Трофее», сразу увидишь столько звезд мировой величины, почувствуешь, на что они способны.

...Вот она, эта минута, которую с таким нетерпением ждали все. Над трассой воцарилась тишина. Двадцать тысяч человек как один подались ближе к канатам: там внизу, у стартового устройства замерли в стойке лучшие гонщики мира. Зыбкая тишина взрывается ревом и шумом. Началось...

Успев «щелкнуть» первый, стартовый кадр, я спешу наверх, где заранее выбрал места для съемки, и уже на бегу вижу, что там, у самой вершины несущейся, прыгающей, сверкающей цепочки гонщиков мелькает красная майка и белый красиозвездный шлем. Ну конечно, это Геннадий! Молодец! Рядом, чуть впереди, различимы финн Хейкки Миккола — чемпион нынешнего и прошлого года в классе 500 см³, кто-то из американцев, англичанин Хадсон. В наваливающейся за лидерами большой группе — еще одна красная майка, кажется Корнеева, но что-то не видно двух других. Я продолжаю карабкаться вверх вдоль трассы, и уже слышен нарастающий, как прибой во время шторма, шум — мотогонщики завершают стартовый круг и сейчас покажутся у симпатичного домика, сооруженного для судей, жюри, прессы. Ура! Геннадий в группе лидеров, оторвавшейся от погони. Но что ж такое! Прямо в нескольких шагах от меня мотоцикл чемпиона делает непонятный финт, отваливается в сторону, и Геннадий едва удерживается в седле. Машину развернуло. Уходят бесценные секунды, проносятся один, другой, пятый, десятый гонщики, прежде чем Моисееву удается «лечь на курс». Пока я справляюсь с эмоциями, основная масса кроссменов промчалась, и мимо меня едут гонщики уже из третьего и четвертого эшелона. Среди них — наши Кавинов и Худяков. Да, совсем, совсем не весело...

На трассе длиной около двух километров, петляющей по холмам, за всем не уследишь: надо фотографировать, делать заметки. Может быть, поэтому как-то неожиданно для меня в группе лидеров, где только один Миккола мчал с чемпионским отрывом, снова замелькала красная майка, под номером 43. Это Валерий Корнеев, наш третий «сборник», скромный, всегда в тени, взял на себя бремя лидера команды. Теперь я уже не выпускаю его из поля зрения. Валерий мчал как ураган, оставляя позади одного за другим. Никто не отважился на такие прыжки, как Валерий. Никто так долго не парил в воздухе, как он. Браво, Корнеев! Ты стал героем нашего дня, ты заложил фундамент нашей победы!

И Моисеев не подкачал. После неудачи, — оказалось, это было столкновение с французским гонщиком, — он сумел-таки выбраться в первую десятку. Поправил несколько положение и Кавинов. По мнению Трофимца, он должен был быть лучшим среди наших («Это его трасса»), так надо же: сразу осечка на старте — зацепили, завалили. И все же финиширует 22-м среди 56 начавших гонку.

Когда в пресс-центре нам раздали протокол первого заезда и я наскоро произвел подсчеты, выходило, что американцы и мы лидируем по наименьшей сумме очков (на «Кроссе наций» и на «Трофее» применяется «обратная» система подсчета — первое место — очко, второе — два и так далее). Наши позиции казались предпочтительнее: гонщики США потеряли одного члена команды. Но вот команда ФРГ, отстававшая всего на четыре очка. От нее можно было ожидать сюрприза. Так оно и случилось. Немцы поставили на карту все. Под рев болельщиков, заглушавший моторы, они ринулись в бой. Ну кто бы мог предположить, что Шмитц и Кобеле, не очень именитые гонщики, будут среди тех, кто возглавил гонку, что Адольф Вайль в свои 38 лет помчится с такой скоростью, с какой он несколько лет назад выиграл в Ленинграде этап чемпионата мира. В этой азартной, нервной обстановке нам нельзя было принять вызов. Все видящий и все знающий наперед Юрий Игнатьевич Трофимец так дирижировал командой, чтобы без риска, надежно набрать очки в пределах первых пятнадцати мест. Это было мудро. Западногерманским гонщикам штурм не удался. В самом начале их лидер Ганс Майш не запустил двигатель на старте, а затем не выдержал темпа Вайль и вылетел за трассу. Оба неудачника как могли пытались реабилитировать себя. Но самое большее, что сумели сделать хозяева трассы, — это сохранить разрыв в четыре очка с нашей командой и довольствоваться вторым местом, оттеснив бельгийцев на третье. А первое — первое за нашими молодцами!

И вот они стоят рядом с палаткой — взмокшие после напряженной гонки, с царапинами и ссадинами, еще не до конца поверившие в то, что невозможное стало возможным.

— О чем подумал, что почувствовал, когда тебя сбили в начале гонки? — спрашиваю Моисеева.

— Сразу успокоился. На этой скоростной трассе и при таком составе о первом месте думать уже не приходилось, только об очках для команды.

— Как это тебя прорвало, Валерий? — вопрос и Корнееву.

— Вижу, что Моисеева нет впереди. Юрий Игнатьевич показывает: «Вперед». Понял, дела неважные, надо разбираться (так на языке гонщиков называют обгон. — М. Т.). Все получилось. В конце почувствовал, что могу обойти еще и Хадсона, и американца Чуи Сана. Они шли на третьем и втором местах. В личном чемпионате обязательно бы это сделал, а здесь рисковать нельзя — надо работать на команду.

— Очень обидно было? — спрашиваю Володю Кавинова.

— А как же. Трасса-то в самом деле «моя». И вот снова приключение на старте. Но времени расстраиваться не было. Нельзя же совсем подвести товарищей. Ну, а во втором заезде все было в порядке.

— Удалось задуманное? — обращаюсь и другому Володе, Худякову.

— Думаю, что да. У меня задача была скромная, закончить два заезда, подстраховать товарищей. Если бы Кавинову не удалось выбраться в середину, моего 24-го места тоже хватило бы для победы.

Надо знать наших ребят, чтобы понять, чего стоило неукротимому и неудержимому Моисееву «успокоиться», взрывному Корнееву удержаться от обгона лидеров, чувствительному Кавинову выбраться с самого низа, а не стартовавшему за последние два года в чемпионатах мира Худякову удержаться в середине. Каждый из них ощущал коллективную ответственность, каждый сделал все что мог.

«Гран победой» назвали зарубежные журналисты успех советских гонщиков. Отныне на подставке массивной серебряной чаши, которая вручается победителю «Кросса наций», появится еще одна надпись: «1978 год. СССР».

Наши ребята горели желанием повторить успех в Бельгии, в «Трофее наций» в своем родном классе. Увы. Словно по команде, не выдержав тринадцатого за сезон старта, начали разваливаться мотоциклы, и к тому же получил на тренировке травму Кавинов, сбили на старте Моисеева. В итоге лишь шестое место. А первые три завоевали бельгийцы, шведы и англичане. Что ж, не будем сетовать на неудачу, когда рядом большой, радостный успех.

М. ТКЛЕВИЧ,
спецкор «За рулем»
Гайльдорф (ФРГ) — Москва

Результаты «Кросса наций»: 1. СССР (71 очко); 2. ФРГ (75); 3. Бельгия (80); 4. США (90); 5. Англия (90); 6. Швеция (123).

После [illegible] Ю. Тро[illegible]мец, В. Ка[illegible] В. Худяк[illegible] Р. Корнеев.

[illegible]

[illegible]

Движение вспять, или многодневка сегодня

Более двух десятилетий участвую в многодневных мотосоревнованиях, когда-то гонщиком, затем тренером, а в последние годы доводится бывать к главным судьей. И всегда, как только приезжаю в район их проведения, меня охватывает такое чувство, будто после долгой разлуки возвратился домой. Его я испытал и на очередном чемпионате, который состоялся вблизи небольшого закарпатского городка Свалява, в гористой, сказочно красивой местности. Трассу удачно выбрал заботливый организатор соревнований закарпатский обком ДОСААФ.

Сто шестьдесят один мотоцикл был поставлен в закрытый парк. Это намного больше, чем в минувшие два-три года, но далеко уступает числу участников первых лет мотоциклетного многоборья в нашей стране. Тогда на старт выходило до трехсот спортсменов, проводились не теперешние трехдневки, а пятидневки и шестидневки.

Прошли соревнования в острой борьбе, доставили, как обычно, немало волнений и участникам, и тренерам, и представителям команд, были, разумеется, неожиданности, без которых вряд ли проходит хоть один чемпионат. К ним относятся неудачи, постигшие команды Российской Федерации, Украины и некоторые другие, выступившие ниже своих возможностей. Значительно обновился состав победителей. Из числа известных многодневщиков на высшую ступень пьедестала почета поднялось только двое — в седьмой раз в классе 350 см³ получил золотую медаль Эдвардас Рамонас из Литвы, а в классе 125 см³ такой же награды в третий раз удостоен москвич Александр Ярыгин.

Но мне хотелось бы поделиться не столько впечатлениями о прошедшем чемпионате, сколько мыслями о перспективах многодневки, ее сегодняшнем и завтрашнем дне. Мотомногоборье интересно прежде всего тем, что здесь, пожалуй, как ни в каких других соревнованиях, проверяется не только мастерство спортсмена, но и надежность техники, умение готовить ее к нелегким испытаниям. За три дня спортсмену предстояло пройти по пересеченной местности в общей сложности около девятисот километров, причем не просто пройти, но и прибыть на контрольные пункты в строго установленное время, а кроме того, участвовать в ряде дополнительных состязаний — кроссах, ускорении, стрельбе, гравиатометании. Последние два являются чисто военно-прикладными и проводятся в ходе гонки. Специфика многодневки предъявляет участнику немало жестких требований, воспитывающих в нем высокие волевые качества, четкость, собранность.

И все же, несмотря на очевидность многих положительных сторон многоборья, ему, к сожалению, не уделяется былого внимания. На основании чего такой вывод? Наши спортсмены небезуспешно выступали в международных шестидневных соревнованиях ФИМ, правда, командных призовых мест было не так уж много, но за личные результаты привозили немало медалей разных достоинств. Вот уже несколько лет мы не участвуем в них. То же можно сказать и о чемпионате Европы по двухдневке (так называемому триалу). Этим, видно, в большой мере объясняется ослабление интереса к многодневке со стороны мотоциклетных заводов, которые, казалось бы, призваны играть в ней большую роль: где, как не на столь сложных состязаниях, можно проверить качество своей продукции, определить, какие усовершенствования желательно сделать в мотоцикле, и т. д. В чемпионате, о котором идет речь, выступали только гонщики ижевского завода, ни представителей, ни участников из Коврова и Минска не было. Ижевский завод, подготовивший в свое время неплохой мотоцикл для многодневки (сейчас он не выпускается), был представлен пятнадцатью машинами новой модели ИЖ—15, используемой в кроссе. По отзывам тренеров и гонщиков, этот мотоцикл при дальнейшей работе над ним может быть подготовлен для многодневных соревнований. Наличие полноценных многодневных машин, как мне представляется, проблема номер один, решение которой призваны найти заинтересованные организации. Ведь предполагается розыгрыш Кубка дружбы социалистических стран по многодневке с участием наших гонщиков, которое, видимо, можно рассматривать, как первый шаг на пути нашего возвращения к чемпионату Европы и шестидневке ФИМ.

Об ослаблении внимания к многодневке говорит и отсутствие в ЦАМКе постоянного старшего тренера по мотомногоборью. А что получается, когда этим занимается то один, то другой, как бы в порядке дополнительной нагрузки, вряд ли надо говорить.

В последние годы у нас проводится трехдневка. Достаточно ли времени, которое она предоставляет, для всесторонней испытания спортивного мастерства, качества и подготовки техники, наконец, для определения кандидатов в сборную страны? На основании личных наблюдений, а также мнения опытных тренеров, гонщиков, с которыми довелось беседовать, могу сказать: нет. Для участия в чемпионате СССР требуется серьезная, длительная тренировка гонщика, но разве можно получить ее на одном практически соревновании — республиканском (сборы бывают далеко не везде). Ведь не секрет, что республиканские встречи не всегда проводятся на требуемом уровне, нередко они преследуют лишь цель получить право участия в первенстве страны, и не более. В результате среди участников немало таких, кто очень слабо подготовлен во всех отношениях. Этим во многом объясняются многочисленные сходы. На последнем чемпионате по разным причинам половина участников не закончила соревнования, а в иные годы еще больше.

Многие тренеры и опытные гонщики считают целесообразным проводить первенство страны не трехдневным, а так, как организуется чемпионат Европы. Скажем, четыре двухдневки с зачетом по трем лучшим. При этом две из них весной, с небольшим перерывом, на близко расположенных трассах, а две — через полтора-два месяца где-нибудь в совершенно другом районе. Это будет способствовать и подготовке гонщиков и популяризации многодневки в разных республиках.

Но вернемся к нынешнему чемпионату. Во второй день парк сошедших машин выглядел уже внушительнее основного. Среди находившихся в нем мотоциклов большая часть ЧЗ-125 см³. У мужчин из 29 закончили дистанцию только 9. И вряд ли стоит этому удивляться. ЧЗ — машина кроссовая, для многодневки не подходит. А конструктивные изменения, вносимые гонщиками для многоборья, не улучшают дела. Оправдано ли выступление на этих мотоциклах в многодневке, по-хозяйски ли это? Конечно, нет. А вот как быть дальше? Легче всего, разумеется, все решить просто — исключить этот класс из чемпионата страны. Но на такой путь, думается, становиться нельзя. Хотелось бы, чтобы на этот вопрос последовал ответ Федерации мотоспорта СССР.

Среди тех, кто вскоре после начала соревнований или в ходе их оказался в числе зрителей, было немало сошедших не по техническим причинам. Здесь и опоздавшие больше чем на час, и не отметившиеся на контрольном пункте и т. д. Некоторым не дали закончить гонку по иным мотивам: одному за то, что при трудном подъеме ему была оказана посторонняя помощь, другой нарушил порядок отметки. Вроде, все нормально. Так диктуют правила шестидневки ФИМ. Однако следует, очевидно, подумать, надо ли нам целиком применять эти правила на внутрисоюзных соревнованиях, где участвуют и юноши. Едут они за тысячи километров на соревнования, везут с собой мотоциклы, а потом в результате оплошности в спортивной борьбе не участвуют. Каждую такую оплошность, разумеется, надо пеналкзовать. Пусть 30—50 штрафными очками, но не снятием с соревнований. Эти очки будут чувствительны и для спортсмена и для команды и сыграют свою роль. Конечно, речь идет не о таких нарушениях, как опоздание свыше часа на пункт контроля времени, непрохождение КП, и других серьезных отступлениях от правил. Короче, Федерации мотоспорта стоит, на мой взгляд, внести коррективы в правила проведения многодневки. Это принесет только пользу.

Наша страна занимает одно из ведущих мест в мире по производству мотоциклов. Так не нам ли задавать тон в мотоциклетных соревнованиях, и прежде всего в многодневках, имеющих большое значение не только для спорта как такового, но и для создания хороших дорожных машин.

Л. БРАТКОВСКИЙ,
судья всесоюзной категории

г. Киев



За седьмой золотой медалью — мастер спорта Э. Рамонас.

Фото А. Брунимайера

Результаты соревнований

Личный зачет. Юноши, 125—175 см³: 1. С. Бондарчук (Украинская ССР); 2. А. Кукушкин (Белорусская ССР); 3. С. Иванков (Москва). **Мужчины, 125 см³:** 1. А. Ярыгин (Москва); 2. А. Лагутенко (Белорусская ССР); 3. А. Чернов (РСФСР). **Мужчины, 175 см³:** 1. М. Карев (Узбекская ССР); 2. С. Уржумцев (Украинская ССР); 3. В. Тюрин (РСФСР). **250 см³:** 1. А. Акимов (РСФСР); 2. В. Черников (Украинская ССР); 3. А. Озоле (Латвийская ССР). **350 см³:** 1. Э. Рамонас (Литовская ССР); 2. В. Сидоренко (Украинская ССР); 3. Г. Панков (Москва).

Командный зачет: 1. Москва; 2. Белорусская ССР; 3. Казахская ССР.



Сборная СССР, занявшая первое место в Кубке дружбы по кольцевым гонкам (класс А2-1300 см³): сидят — В. Вайшвила, И. Дерешкявичус, стоят — В. Богатырев, В. Трушин, старший тренер Ю. Андреев.

Чтобы «Жигули» были первыми

Когда в Албене судья взмахнул флагом в шахматную клетку, у старшего тренера советской сборной Юрия Андреева отлегло от сердца. Вся тройка, заявленная за команду, закончила последнюю гонку, последний этап розыгрыша Кубка дружбы. На финише четвертого, предпоследнего этапа Андреев уже знал, что победа в Кубке по классу легковых автомобилей (А2-1300 см³) реальна: наша сборная опережала на 92 очка ближайшего соперника, команду ГДР. Это большой отрыв. И все же старший тренер волновался. Здесь, на очень тесной трассе, проложенной по улицам болгарского курортного города Албена, где проезжая часть окаймлена бортовым камнем, возможны неожиданности. Притерся поплотнее к каменному бортику отлитым из магния колесом — искры, кусочки металла, и бескамерная шина потеряла воздух. Сход одного — утрата ценных очков, а двух — «ноль» в командном зачете. Именно так случилось со спортсменами ЧССР: из заявленной в Албене за сборную тройки финишировал один Томашек.

Надо сказать, что команда Чехословакии, которая пять лет подряд выигрывала Кубок в этом классе, всегда полагалась на автомобили, подготовленные предприятием «Шкода» и, естественно, его опытных гонщиков. В нынешнем году завод активно выступает в чемпионатах Европы по кольцевым гонкам и ралли, и честь республики в Кубке дружбы защищают только клубные гонщики. Их автомобили (те же «Шкода-130 РС») несколько уступают заводским в мощности (115 против 128 л. с.) и надежности.

В советской сборной только один гонщик (В. Богатырев) располагал автомобилем, подготовленным заводом. Его ВАЗ—21011 имел самый мощный в команде мотор — 118 л. с. Наши «Жигули» весят (при всех допустимых техническими требованиями переделках) 820—850 кг (у «Шкоды-130РС» масса — 780 кг). Что касается машин, подготовленных в клубах В. Вайшвилой, И. Дерешкявичусом, В. Трушиным, то они, понятно, по мощности уступали заводской, да еще были тяжелее.

Мы занялись сопоставлениями потому, что, как ни приятна победа, а надо думать уже о будущем годе. К нему сборная ЧССР, вероятно, проанализировав итоги нынешнего сезона, придет укрепленной в организационном отношении, с машинами, которые по-прежнему будут иметь ощутимое техническое преимущество перед клубными «жигулями». И поэтому после победы в Кубке на машинах класса А2-1300 см³ (кстати, первой нашей командной победы за всю его историю) спортивная общественность ждет, что Волжский автомобильный завод возьмет на себя наконец главную роль в подготовке «жигулей», на которых стартует сборная команда СССР.

Большую помощь мог бы оказать ВАЗ и в подготовке двигателей для гоночных автомобилей класса Б8-1300 см³. Все машины участников гонок на Кубок оснащены серийными моторами ВАЗ—21011. Технические требования разрешают очень ограниченную их форсировку. Селекцией (подбором) серийных деталей, «играя» в пределах допусков на размеры, наши коллеги из ЧССР довели мощность мотора ВАЗ—21011 до 88—90 л. с. Так, на складах запасных частей они выбрали из 1600 шатунов четыре: самых легких, не различающихся по весу. Эти шатуны имели наибольшее (в пределах допусков) межцентровое расстояние, обеспечивающее более высокую, чем на серийном моторе, степень сжатия. Так же поступили с блоками и поршнями, коленчатыми валами и вкладышами их подшипников, распределительными валами и клапанными пружинами.

Лидеры же нашей сборной Т. Напа и В. Барковский в условиях клубных мастерских с ограниченным выбором запчастей не могут произвести такую селекцию и в результате располагают моторами, которые развивают мощность на 12—15 л. с. меньшую.

Наверное, взвешивая плюсы и минусы при подготовке команды, можно было бы отметить и трудности с приобретением специальных шин, и проблемы повышения спортивного мастерства гонщиков, и вопросы тренировки механиков, и многое другое. Но сегодня, после достигнутых сборной Советского Союза высоких результатов, ей нужна прежде всего надежная поддержка завода, такая поддержка, чтобы «Жигули» безоговорочно были первыми.

Л. ШУГУРОВ,
председатель комитета по скоростным видам спорта ФАС СССР

Результаты соревнований публикуются в разделе «Спортивный глобус».

ТАБЛО ЧЕМПИОНАТОВ

Первенство СССР по мотокроссу

Юноши (125 см³): 1. Н. Эркулис; 2. Н. Янсонс (оба — Латвийская ССР); 3—4. Р. Галямов (РСФСР); 3—4. С. Бондарчук (Украинская ССР); 5. В. Тольский (Ленинград); 6. А. Резвов (РСФСР).

Женщины (125 см³): 1. В. Коноба (РСФСР); 2. Н. Бурмистрова; 3. Т. Лебедева (обе — Москва); 4. Н. Гордиенко; 5. О. Плесовских (обе—РСФСР); 6. Х. Коллом (Эстонская ССР).

Мужчины (350 см³): 1. В. Кавинов (Украинская ССР); 2. В. Худяков (Ленинград); 3. В. Краснощеков (Украинская ССР); 4. В. Арбенов (Москва); 5. В. Ситник (Грузинская ССР); 6. О. Шакун (Украинская ССР).

Чемпионат СССР по кроссу на мотоциклах с коляской

Личный зачет. Класс 650 см³: 1. Ю. Усталу — М. Орас (Эстонская ССР); 2. А. Кратенко — В. Гавриш (Украинская ССР); 3. И. Нинонов — Е. Устинов (РСФСР); 4. О. Мехова — Б. Колокольцев (Ленинград); 5. А. Корсаков — С. Зайцев (Белорусская ССР); 6. К. Ээсмяэ — Р. Бейлман (Эстонская ССР). **Класс до 1000 см³:** 1. Н. Иванютин — О. Харин (Москва); 2. И. Гармай — В. Межов (Украинская ССР); 3. В. Гришаленко — А. Колесников (РСФСР); 4. Ю. Королев — В. Мамыкин (Украинская ССР); 5. В. Шупрович — В. Ларионов (Украинская ССР); 6. М. Тюленев — А. Карнаухов (РСФСР).

Чемпионат СССР по автомногоборью

Личный зачет. I класс (ВАЗ—21011): 1. Т. Антипов; 2. А. Салюк (оба — Украинская ССР); 3. М. Сирадегян (Армянская ССР); 4. И. Райссар (Эстонская ССР); 5. А. Павлов (Латвийская ССР); 6. М. Крученок (Белорусская ССР). **II класс (ГАЗ—52):** 1. В. Сенин (РСФСР); 2. Г. Яновскис (Латвийская ССР); 3. В. Долбилов (Узбекская ССР); 4. М. Садов (Ленинград); 5. М. Зорин (Москва); 6. Ю. Густан (Латвийская ССР).

Командный зачет: 1. Украинская ССР; 2. РСФСР; 3. Латвийская ССР; 4. Ленинград; 5. Узбекская ССР; 6. Эстонская ССР.

Чемпионат СССР по картингу

Личный зачет. I класс (до 125 см³ без коробки передач): 1. А. Зайцев; 2. В. Карелов; 3. А. Потехин; 4. В. Гудков (все — Москва); 5. П. Лиепиньш (Латвийская ССР); 6. А. Антонов (РСФСР). **II класс (125 см³ с коробкой передач, международный):** 1. М. Рябчиков; 2. А. Мирзоян (оба — Москва); 3. А. Кроон (Эстонская ССР); 4. М. Густешов (Москва); 5. Р. Акопов (Грузинская ССР); 6. В. Иванченко (РСФСР). **Класс «Союзный» (125 см³):** 1. О. Трегубов (Москва); 2. В. Васякин (Азербайджанская ССР); 3. Р. Каллас (Эстонская ССР); 4. Л. Глонти (Грузинская ССР); 5. В. Щекин (РСФСР); 6. В. Сабатайтис (Литовская ССР).

Командный зачет: 1. Эстонская ССР; 2. Латвийская ССР; 3. Азербайджанская ССР; 4. Литовская ССР; 5. Грузинская ССР; 6. Ленинград.

Первенство СССР среди ДЮСТШ

Личный зачет. Класс 50 см³. Мальчики: 1. Н. Защериисинс; 2. Ю. Грузевич; 3. М. Крузе (все — Рига); 4. К. Ыунапуу; 5. Х. Муули (оба — Таллин); 6. А. Гусак (Краснодар). **Класс 125 см³. Юноши:** 1. Н. Филимонцев (Ижевск); 2. А. Сикк (Таллин); 3. Ю. Мальцев (Краснодар); 4. В. Тюрин (Ижевск); 5. В. Жученко (Краснодон); 6. Я. Тийвел (Таллин).

Командный зачет: 1. Таллин; 2. Рига; 3. Ижевск; 4. Краснодон; 5. Видное (Московская область); 6. Вильнюс.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 29.
Правильные ответы — 2, 4, 7, 9, 11, 14, 16, 17, 19, 24.

I. Знак с дополнительной табличкой говорит о том, что перед нами пересечение равнозначных дорог. Водитель автомобиля приближается к нему справа от мотоциклиста, и тот обязан уступить дорогу (пункты 24, 1.4; 35, 5.9; 111).

II. У двухосных грузовых автомобилей нагрузка по осям распределяется не поровну: на заднюю ось приходится примерно 2/3 общей массы. В нашем примере, стало быть, как минимум 8 тонн, а знак здесь в качестве предела устанавливает 5 тонн (пункт 26, 2.12).

III. Разрешением повысить максимальную скорость, которая вводится знаком, здесь могут воспользоваться только водители автобуса и легкового автомобиля. Водители автокранов в любых условиях не имеют права двигаться со скоростью более 50 км/ч (пункты 28, 2.20 и 74).

IV. Если рядом с шоссе проложена велодорожка, велосипедистам двигаться по общей проезжей части запрещено. Они обязаны пользоваться выделенной специально для них дорожкой (пункт 30, 3.5).

V. Автобус и легковой автомобиль, находящиеся на главной дороге, пользуются преимуществом и перед самосвалом, и перед трамваем. А между собой очередность проезда их водители определяют по правилам для равнозначных дорог, то есть по признаку отсутствия помех справа (пункты 110 и 112).

VI. Разворачиваться здесь нельзя, ибо водитель находится на дороге одностороннего движения. Участок с двусторонним движением начнется через 50—100 метров (пункт 24, 1.18).

VII. На трехполосной дороге для движения в каждом направлении отводится по одной полосе, а средняя — для попеременных обгонов со встречных направлений. Стало быть, если на каком-то участке обгоны запрещены, водители должны занять полосы, предназначенные для движения в данном направлении (пункт 28, 2.18).

VIII. «Подсказка» — в дорожном знаке, изображенном на рисунке. Как известно, он с такой табличкой предшествует знаку 2.15 «Проезд без остановки запрещен» на дорогах вне населенных пунктов, то есть там, где длительная стоянка на обочинах дорог запрещена. Для этого транспортное средство надо отвести за пределы дорожного полотна (пункты 9, 28 и 97).

IX. Если перевозимый груз имеет ширину более 2,5 метра, условия и порядок движения такого транспортного средства должны быть согласованы с органами Госавтоинспекции (пункт 188 «и»).

X. Для остановки артериального кровотечения надо прижать сосуд выше места раны, а венозного — ниже.

СПОРТИВНЫЙ ГЛОБУС

АВТОГОНКИ

Закончились соревнования на Кубок дружбы социалистических стран. Советские спортсмены на легковых автомобилях класса А2-1300 см³ добились высоких результатов, впервые в истории розыгрыша Кубка выйдя на первое место (общим итогам Кубка посвящена статья на стр. 35).

IV этап (ПНР). Класс А2-1300 см³. Личный зачет: 1. В. Вайшвила; 2. В. Богатырев (оба — СССР), ВАЗ—21011; 3. И. Михль (ЧССР), «Шкода-130РС»... 7. И. Дерешкявичус (СССР), ВАЗ—21011. **Командный зачет:** 1. СССР; 2. ГДР; 3. ЧССР. **Класс Б8-1300 см³:** 1. Ф. Валович (ЧССР), «Металэкс-103»; 2. Т. Напа (СССР), «Таллепт-Эстония—18М»; 3. У. Мелькус (ГДР), СЕГ... 8. В. Барковский... 20. А. Кучеренко (оба — СССР), «БПС-Эстония—18М». **Командный зачет:** 1. ГДР; 2. СССР; 3. ПНР; 4. ЧССР.

V этап (НРБ). Класс А2-1300 см³. Личный зачет: 1. В. Томашек (ЧССР), «Шкода-130РС»; 2. Богатырев; 3. В. Трушин (СССР), ВАЗ—21011... 5. Дерешкявичус... 15. Вайшвила. **Командный зачет:** 1. СССР; 2. ГДР; 3. НРБ; 4. ВНР; 5. ЧССР.

Класс Б8-1300 см³. Личный зачет: 1. Напа; 2. И. Москаль (ЧССР), «Металэкс-103»; 3. И. Черва (ЧССР), «Металэкс-103»... 12. Э. Лингрен (СССР), «Эстония—19М». **Командный зачет:** 1. ГДР; 2. СССР; 3. ЧССР.

Итоговый результат. Класс А2-1300 см³. Личный зачет: 1. В. Томашек (ЧССР) — 187; 2. В. Богатырев (СССР) — 179; 3. П. Мюкке (ГДР) — 163; 4. В. Вайшвила (СССР) — 163; 5. И. Дерешкявичус (СССР) — 158; 6. Б. Циммерман (ГДР) — 153; 7. В. Трушин (СССР) — 146. **Командный зачет:** 1. СССР — 594 очка; 2. ГДР — 491; 3. ЧССР — 348; 4. НРБ — 218; 5. ВНР — 201; 6. ПНР — 61.

Класс Б8-1300 см³. Личный зачет: 1. У. Мелькус (ГДР)—178 очков; 2. Т. Напа (СССР) — 189; 3. В. Гюнтер (ГДР) — 167; 4. Ф. Крамер (ГДР) — 158; 5. В. Барковский (СССР) — 156; 6. К. Ийлек (ЧССР) — 154... 13. Э. Лингрен (СССР) — 123... 18. А. Кучеренко (СССР) — 89... 22. Э. Сальм (СССР) — 64. **Командный зачет:** 1. ГДР — 626 очков; 2. ЧССР — 475; 3. СССР — 485; 4. ПНР — 368.

* * *

В личном первенстве мира на машинах формулы I на четырнадцатом этапе произошла авария, погиб шведский гонщик Р. Петерссон. Международная автомобильная федерация (ФИА) признала итальянскую трассу «Монца» опасной и запретила проведение на ней гонок.

XIV этап (Италия): 1. Н. Лауда (Австрия), «Брэбхэм-альфа-ВТ46»; 2. Д. Уотсон (Англия), «Брэбхэм-альфа-ВТ46»; 3. К. Рейтеманн (Аргентина), «Феррари-312-Т2»; 4. Ж. Лафитт (Франция), «Лижье-Матра»; 5. П. Тамбэ (Франция), «Мак-Ларен-М26»; 6. М. Андретти (США), «Лотос-79».

XV этап (США): 1. Рейтеманн; 2. А. Джонс (Австралия), «Вильямс-ФВ06»; 3. И. Шехтер (ЮАР), «Вольф-ВР5»; 4. Ж. Жабуиль (Франция), «Рено-РС02»; 5. Э. Фиттипальди (Бразилия), «Копершукар-Ф5А»; 6. Тамбэ.

XVI этап (Канада): 1. Ж. Вильнев (Канада), «Феррари-312-Т3»; 2. Шехтер; 3. Рейтеманн; 4. Р. Патрезе (Италия), «Эрроус-А1-1»; 5. П. Депэлле (Франция), «Тиррел-008»; 8. Д. Дали (Англия), «Энсайн-Н177».

Суммарный результат: 1. М. Андретти (США) — 64 очка; 2. Р. Петерссон (Швеция) — 51; 3. К. Рейтеманн (Аргентина) — 48; 4. Н. Лауда (Австрия) — 44; 5. П. Депэлле (Франция) — 34; 8. Д. Уотсон (Англия) — 25.

Так закончилось 29-е первенство мира. В борьбе, длившейся десять месяцев. Восемь этапов (из 16) выиграли гонщики завода «Лотос», пять — «Феррари», два — «Брэбхэм» и один — «Тиррел».

КАРТИНГ

Пятый этап розыгрыша Кубка дружбы социалистических стран вновь принес победу сборной ЧССР.

V этап (ПНР). Личный зачет: 1. М. Шпмак (ЧССР); 2. А. Холовей (ПНР); 3. П. Кыселы (ЧССР); 4. М. Рябчиков (СССР)... 11. В. Густешов (СССР); 12. В. Ухов (СССР). **Командный зачет:** 1. ЧССР; 2. ПНР; 3. СССР; 4. ГДР; 5. ВНР; 6. НРБ.

* * *

Командное первенство Европы на машинах класса 100 см³ проходило в г. Хаген (ФРГ). Победила сборная Англии. В числе призеров команды Голландии и ФРГ.

МОТОМНОГОБОРЬЕ

Международные шестидневные мотоциклетные соревнования ФИМ в этом году проходили в 53-й раз. В борьбе за «Международный трофей» первенствовала сборная ЧССР, второе место заняла команда ГДР, третье — Англии. Другой важный приз, «Серебряную вазу», выиграли спортсмены Италии, второе место — у мотоциклистов ПНР, третье — у гонщиков ЧССР.

Победителями в классах стали: 50 см³— А. Синьорелли (Италия), «Фантик»; 75 см³ — О. Скабурри (Италия), «Пух»; 100 см³ — Э. Хау (ФРГ), «Цюндапп»; 125 см³ — Г. Штроссенрейтер (ФРГ), КТМ; 175 см³ — К. Крейтц (ФРГ), «Цюндапп»; 250 см³ — Г. Бриссони (Италия), КТМ; 350 см³ — Г. Андреини (Италия), СВМ; 500 см³ — С. Злох (ЧССР), ЯВА; свыше 500 см³ — М. Егер (ГДР), МЦ.

РАЛЛИ

Труднейшее марафонское ралли вокруг Южной Америки протяженностью 29 492 км было проведено на легковых автомобилях группы А1. Среди 25 экипажей, пришедших к финишу, первенствовали англичане Э. Коуэн и К. Малкин. Второе место завоевали польские спортсмены С. Засада и А. Зембжуский, третье— Т. Мякинен (Финляндия) и Ж. Тодт (Франция). Все три экипажа-призера шли на автомобилях «Мерседес-Бенц-450 СЛК».

СПИДВЕЙ

Финал личного первенства мира проходил в Лондоне. Победил датчанин О. Ольсен на мотоцикле ЯВА. На втором и третьем местах — Г. Кеннет (Англия) и С. Отри (США). Из спортсменов социалистических стран, вышедших в финал, наилучший результат — пятое место — у Е. Рембаса (ПНР). Финал командного чемпионата мира закончился неожиданной победой сборной Дании. На втором месте — гаревики Англии, на третьем — ПНР.

Третий финал — первенства мира по гонкам на 1000-метровой дорожке — выиграл Э. Мюллер (ФРГ) на мотоцикле с мотором «Веслейк». В тройку призеров вошли также А. Висбек (ФРГ) и П. Коллинс (Англия).

ТРИАЛ

Первенство мира в третий раз подряд выиграл М. Лэмпкин (Англия), «Бультако». Второе место — у Б. Шрайбера (США), «Вультако», третье — у И. Вестерinена (Финляндия), «Бультако».

АВТОСЕРВИС ПО-АМЕРИКАНСКИ

Идиллические картины американского автосервиса живут в нашем сознании еще со времен выхода в свет «Одноэтажной Америки» Ильфа и Петрова. Помните сцену у газолиновой станции? Из опрятного зданьица вышел джентльмен в полосатой фуражке и кожаном галстуке и «начался великий американский сервис». Полосатый джентльмен, как называют его писатели, заправляет машину бензином, маслом, проверяет давление воздуха в шинах, протирает ветровое стекло и попутно совершает еще ряд благородных дел. Вероятно, писателям повезло, ибо в наши дни, по признанию самой заокеанской печати, американские автовладельцы разгневаны не на шутку не только качеством машин, но и уровнем авторемонта в их стране. Первый гром прогремел, когда несколько лет назад Ральф Надер выпустил свою знаменитую книгу «Опасно на любой скорости», где он доказал, что «Дженерал Моторс» в погоне за прибылями выпускает заведомо недоброкачественные машины. Сегодня же американский журнал «Юнайтед Стейтс ньюс энд Уорлд рипорт» считает, что в стране существует целая серия отрицательных проблем автосервиса.

Надувательство — это лишь одна из неприятностей. Многие водители утверждают, что некоторые авторемонтные мастерские при всем их старании просто не знают, что делать в сложных случаях, и дело принимает неожиданные обороты. Один автовладелец из штата Мэриленд, доведенный до бешенства неспособностью автомехаников починить его машину, ворвался в мастерскую, размахивая пистолетом, и потребовал немедленно вернуть ему деньги. Его коллега из Калифорнии пригнал машину обратно на завод, где она была собрана, въехал на газон и поджег ее.

Конечно, к подобным крайним мерам прибегает только малая часть американцев. Но такие драматические инциденты показывают растущее разочарование, испытываемое миллионами людей, изо всех сил пытающихся содержать свои машины в рабочем состоянии. Дело дошло до того, что эту проблему изучал сенат, и, по данным, представленным правительственными органами и частными предпринимателями, очевидно, что большинство жалоб автовладельцев вызвано низкокачественным, ненужным или жульническим ремонтом машин. Правительственные эксперты утверждают, что из 50 миллиардов долларов, которые ежегодно тратятся в США на авторемонт (то есть в среднем 150 долларов на автовладельца), 20 миллиардов идут на ветер (а точнее в карманы дельцов от сервиса. — М. В.).

Главной проблемой для ремонтной мастерской была и остается острая нехватка квалифицированных механиков. Печать сообщает, что в сфере авторемонта США занято 500 000 человек и только половина из них обучена своему делу. В результате во многих мастерских машины ремонтируют кое-как, и понятно, что некоторые «фирмы» не в состоянии исправить относительно сложные повреждения, сколько бы раз мастера ни брались за них. Среди историй, услышанных конгрессом, был случай с одним человеком в Теннесси, в машине которого коробку передач более двадцати раз исправляли, и все равно она намертво заклинивалась на первой передаче.

Иной раз мастерские не могут раздобыть нужную деталь неделями или даже месяцами, в то время как машина стоит без дела, а ее хозяин выходит из себя. Для владельцев новых машин поломка часто ставит двойную проблему — как при отсутствии общественного транспорта обойтись без машины на время ремонта и как убедить дилера (агента по продаже), что данный ремонт должен быть сделан в гарантийном порядке.

Приблизительно треть из десяти миллионов машин, купленных в прошлом году, имела дефекты, устранение которых предусматривалось гарантиями. По данным, приведенным председателем федеральной торговой комиссии Майклом Перчуком, это в четыре раза больше, чем объем дефектов в других потребительских товарах, также продающихся с гарантией. Треть владельцев машин с неполадками, подлежащими гарантийному ремонту, вынуждена больше месяца добиваться такого ремонта.

Часто потребитель оказывается в центре склоки между дилером и производителем, спорящими, кто из них несет ответственность за неисправную машину. Вот что произошло с Иной Котцин из Монтгомери Каунти (штат Мэриленд). Она одиннадцать раз возвращала дилеру свой новый автомобиль из-за неполадок в автоматической коробке передач. Дилер настаивал, что это вина производителя, производитель утверждал, что за такие дефекты отвечает тот, кто продал товар. Спор тянулся и так и не успел ничем завершиться, потому что машина пострадала от пожара.

Расследование обнаружило трансмиссионную смазку в дожигателе выхлопных газов. Но оба — и агент по продаже и завод — продолжают отрицать свою ответственность. Котцин сумела получить со страховой компании определенную компенсацию за понесенные ею потери, на том дело и кончилось. «Я устала от борьбы, — заявила она. — Я потратила на это слишком много здоровья, времени и энергии и просто решила положить этому конец».

По подсчетам американских экспертов, с помощью явного жульничества с автовладельцев взыскивается около двух миллиардов долларов в год. За последние годы органы прокуратуры в стране обнаружили более ста мастерских, занимающихся систематическим надувательством заказчиков. Руководители Национальной ассоциации окружных прокуроров убеждены, что эти случаи — лишь то, что лежит на поверхности проблемы мошенничества в сфере авторемонта. В связи с этим журнал сообщает такой интересный факт. В ходе одного расследования в Джексонвилле (штат Флорида) прокурор направил машину в хорошем рабочем состоянии на контрольный осмотр в местную мастерскую по ремонту коробок передач.

Механик заявил водительнице — женщине-детективу, что коробка передач «совершенно изношена» и нуждается в замене, что обойдется в 372 доллара. После того, как машина была получена из мастерской, сотрудники прокуратуры переставили эту коробку передач на другую машину и в ту же мастерскую ее пригнал другой «заказчик». Тот же механик заявил, что коробку нужно сменить. Стоимость ремонта — 342 доллара.

Последующая экспертиза показала, что, несмотря на два визита в мастерскую и уплату более 700 долларов, мастер вообще не дотрагивался до коробки передач.

Правительство пытается каким-то образом решать проблемы автосервиса. Печать США сообщает, что для этого уже приняты некоторые меры. Для увеличения количества квалифицированных механиков, например, Министерство труда и Национальная ассоциация автодилеров начали проводить программу учебной подготовки мастеров по авторемонту. Она объединяет учебу на рабочем месте с посещением курсов при местных колледжах, но в масштабах всей страны эта программа пока что охватила... 450 человек. Прямо сказать, не густо.

Чтобы обеспечить честную и объективную оценку состояния машины до того, как она пойдет в ремонт, некоторые группы автовладельцев пытаются в экспериментальном порядке создать «диагностические центры», где бы машины проверялись на безопасность движения, экономичность потребления топлива, шум, протечки, короче, где бы определялись дефекты, нуждающиеся в устранении. В отличие от большинства коммерческих мастерских, эти экспериментальные центры сами ремонта не производят. Они определяют неполадки, требующие вмешательства мастера, и оставляют на усмотрение автовладельца, кто и в какой мастерской будет ремонтировать его машину.

Улаживанием постоянных споров между автовладельцами, ремонтными мастерскими и производителями вынуждены заниматься и Американская автомобильная ассоциация и Национальная ассоциация окружных прокуроров.

Со своей стороны, автозаводы за последние годы предприняли ряд шагов для ускорения рассмотрения жалоб покупателей. Журнал «Юнайтед Стейтс ньюс энд Уорлд рипорт» пишет, что для этого... установлены дополнительные телефоны. Но сами американцы утверждают, что предпринятые пока что различные меры для улучшения ремонтного сервиса еще весьма далеки от того, что необходимо сделать. Автовладельцы говорят, что требуется более сильное оружие для защиты их интересов. Вот некоторые из их предложений.

Автозаводы обязаны встраивать в продаваемые в США машины специальные устройства, предупреждающие о неполадках, угрожающих безопасности езды. Федеральное правительство должно проводить испытания различных изделий автопромышленности, определяя их надежность, возможность легкого установления диагноза и ремонта. Они требуют, чтобы правительство разработало систему улаживания споров относительно гарантийного ремонта вплоть до того, чтобы изготовители забирали свой брак и возвращали деньги обратно.

Эти предложения пока еще не вызвали большого интереса в конгрессе. Однако что касается автоиндустрии, то здесь все, что попахивает усилением правительственного регулирования, вызывает почти единодушное сопротивление. Фрэнк Макарти, представляющий Национальную ассоциацию автодилеров, включающую двадцать одну тысячу торговцев новыми машинами, заявил в конгрессе: «Во всех операциях, связанных с автосервисом, дилер не имеет никакого «навара». Он предупредил, что новые федеральные регламентации скорее всего вынудят многих дилеров полностью прекратить ремонтные дела.

Сами же работники автосервиса считают, что истинная причина большинства жалоб потребителей заключается в растущей сложности устройства современных автомобилей. Они предвидят, что в будущем ситуация еще больше ухудшится по мере того, как в машины будут встраивать все больше технических новинок, разобраться в которых механику автомастерской не под силу.

Дональд Рэндел, представитель Объединенных советов автомотосервиса, ассоциации, в которую входят 5 000 независимых ремонтных мастерских, предсказывает «беспрецедентную лавину новой технологии» и параллельно с этим «нарастающий шквал жалоб со стороны потребителя — больший, чем даже могут себе представить самые ярые защитники прав потребителя».

Да, перефразируя Шекспира, можно сказать: что-то подгнило в автомобильном королевстве.

М. ВИЛЕНСКИЙ

За рулем в 1978 году

Указатель материалов, опубликованных в журнале

---

* Первая цифра обозначает номер журнала, вторая — страницу.

После выступления журнала

«А ОЧЕРЕДЬ НЕ УМЕНЬШАЕТСЯ»

В № 8 «За рулем» (1978 г.) под таким заголовком была опубликована статья начальника ГАИ МВД Удмуртской АССР Б. Цаплина, вскрывающая недостатки в работе ижевской городской организации ДОСААФ по подготовке водителей категорий «А» и «В».

Председатель удмуртского обкома Общества А. Анкудинов оперативно откликнулся на выступление журнала. По его сообщению, статья рассмотрена на заседании президиума обкома ДОСААФ и признана правильной. На состоявшихся в сентябре сборах преподавателей и мастеров учебных организаций ДОСААФ Удмуртии обсуждены меры по дальнейшему расширению и укреплению материально-технической базы автошкол и спорттехклубов. Содержание статьи доведено до сведения ответственных работников аппарата обкома КПСС и Совета Министров Удмуртской АССР.

И все же ответ А. Анкудинова полного удовлетворения не вызывает. В нем много общих мест, неконкретных обещаний, таких, как «вопросы поставлены перед руководством...», «изыскиваются возможности...», но не указано конкретно, на сколько же увеличится в Ижевске подготовка водителей личного транспорта в 1979 году, ни слова не сказано о том, что предпринимается для оснащения учебных классов в ижевской автошколе, в СТК крупных предприятий, обойдены молчанием меры по улучшению подбора, расстановки и воспитания преподавательских кадров. Остался без ответа и вопрос о сооружении автодрома. Трудно представить себе, что, например, стоит за таким заверением: «...в селе Каракулино и рабочем поселке Яр в ближайшие годы будут созданы условия для подготовки водительских кадров». Если следовать таким темпам, то на получение желаемых водительских удостоверений у владельцев личного транспорта перспективы, увы, весьма отдаленные. Так что, видимо, не скор расчет на уменьшение очередей в Ижевске, о чем с законным беспокойством писал Б. Цаплин. И разговор, начатый в статье «А очередь не уменьшается», нельзя считать оконченным.

В НОМЕРЕ:

На 4-й странице обложки — рисунки А. Захарова.

Адрес редакции: 103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1. Телефоны: 207-19-42, 207-16-30.
Сдано в производ. 2.10.1978 г. Подписано в печать 30.10.1978 г. Тираж 2 550 000
Рукописи не возвращаются.
Бум. 60×90⅛, 2,5 бум. л.=5 п. л. Цена 80 коп. Зак.1262. Г-10898.
Набрано в 3-й типографии Воениздата. Отпечатано в Ордена Трудового Красного Знамени типографии издательства ЦК КП Белоруссии, г. Минск.
Издательство ДОСААФ. Москва

ПРИКОСНУВШИСЬ К ПОДВИГУ



По инициативе ЦК ДОСААФ СССР в Волгограде в августе этого года был проведен лагерный сбор призывной молодежи социалистических стран. Команды (в каждой по 50 человек) молодых рабочих, студентов, школьников из Болгарии, Венгрии, ГДР, Польши, СССР, Чехословакии провели на священной волгоградской земле двенадцать дней. Пароль «Верность» и отзыв «Братство», ежедневно звучавшие на сборах, явились их символом.

Болгарин Йордан Мариюв, с отличием окончивший в этом году автошколу Организации военно-технической подготовки населения (ОВТПН), говорит, что участие в сборах Международного оборонно-спортивного лагеря ещё больше укрепило его решение продолжить свое «автомобильное образование»: поступать сразу после армии в машиноэлектротехнический институт имени В. И. Ленина и стать специалистом по двигателям внутреннего сгорания.

В Болгарии за право участвовать в сборах соревновались многие тысячи юношей. А команда должна была состоять только из пятидесяти человек.

Венгр Ласло Локотош сказал:

— Сборы еще больше укрепят дружбу между молодежью наших стран, наших армий.

300 человек участвовало в сборах. Международный форум показал, как ведется подготовка специалистов для армии в социалистических странах. И результаты соревнований — стрельбы, кросса, тактических учений, метания гранаты, вождения мотоцикла и автомобиля — явились своеобразной оценкой работы болгарской ОВТПН, венгерского Союза обороны, общества «Спорт и техника» ГДР, ДОСААФ СССР, польской Лиги обороны страны, чехословацкого СВАЗАРМа.

— Настоящей дружбе, — тщательно подбирая слова, сформулировал свою мысль по-русски поляк Матук Войцех, — не страшны никакие барьеры.

А какое же мероприятие было самым важным, ответственным, интересным?

Рудольфу Турау из ГДР больше всего запомнились посещение воинской части и беседы, которые там завязались. Мирославу Клоучеку из ЧССР — поездка на Солдатское поле. Болгарину Владо Денеку — встреча с ветеранами Сталинградской битвы. Поляку Матуку Войцеху — трудовая вахта на уборке урожая. Венгру Ласло Локотошу — вечер интернациональной дружбы. Нашему Владимиру Долматову — соревнования.

Они подружились в международном оборонно-спортивном. Слева направо: венгр И. Деметр, немец Р. Кольберг, поляк А. Флис, русский Е. Смальнов, болгарин М. Михов и чех М. Йиржу.

Фото В. Борисова

И на всех неизгладимое впечатление произвели памятники великой битвы на Волге. Мамаев курган, где каждый из участников еще и еще раз как бы прикоснулся к подвигу воинов, разгромивших гитлеровский фашизм.

А после соревнований, когда еще не были подведены итоги, они скандировали:

— По-бе-ди-ла друж-ба!

Перед самым закрытием лагеря было объявлено, чья страна станет в будущем году хозяином сборов — эстафету передали СВАЗАРМу. Могучее «ура» загремело над плацем. И, перегоняя друг друга, к почтовому отделению побежали ребята из Чехословакии. И полетели на родину радостные телеграммы.

А. НЕМАЙСКИЙ, спецкор «За рулем»

г. Волгоград



21. «ЭСТОНИЯ—15М»

Таллинский опытный авторемонтный завод (ТОАРЗ) сконструировал общедоступную машину для кольцевых гонок, в которой использовались двигатель и коробка передач от [illegible] мотоцикла «ИЖ — Юпитер», а шины — от мотоколяски СЗА или СЗД. Характерные особенности: независимая подвеска [illegible], тормоза всех колес, реечное рулевое управление, [illegible] передача, кузов из стеклопластика, трубчатая рама в виде фермы.

Машина существовала в двух модификациях: «Эстония—15» (1968 г.) и «Эстония—15М» (1970 г.). За девять лет (1968—1976 гг.) ТОАРЗ изготовил для клубов и спортивных секций страны [illegible] 200 таких гоночных автомобилей, на которых с 1968 по 1978 гг. завоевано по 10 золотых, серебряных и бронзовых медалей в чемпионатах СССР.

Год постройки — 1970; конструкторы — П. Вальбри и Э. Тоориэть; число мест — 1; двигатель: число цилиндров — 2, рабочий объем — 347 см³, степень сжатия — 10,7, число карбюраторов — 2, мощность — [illegible] л. с. при [illegible] об/мин; [illegible]; размер шин — 5,00—10; [illegible] — 380 кг; [illegible] — 3300 мм, ширина — 1271 мм, база — [illegible] мм, колея — 1170 мм (передняя) и 1150 мм (задняя); [illegible] скорость — 135 км/ч.

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ За рулем

22. «ЛЕНИНГРАД—Д»

Этот автомобиль является одним из первых советских драгстеров — гоночных машин для установления рекордов на короткие дистанции со стартом с места. На «Ленинграде—Д», построенном в единственном экземпляре авторемонтным заводом Главленавтотранса, установлен [illegible] всесоюзный рекорд.

Необычная машина не имеет вообще упругой подвески колес, обтекаемого кузова, передних тормозов. Сиденье расположено за осью задних колес. Автомобиль оснащен форсированным двигателем ГАЗ—[illegible], оборудованным системой впрыска топлива с электронным управлением; у него трубчатая пространственная рама в виде фермы, отсек водителя защищен каркасом.

Год постройки — 1970; конструктор — А. Капустин; число мест — 1; двигатель: число цилиндров — [illegible], рабочий объем — 2863 см³, мощность — [illegible] л. с. при [illegible] об/мин; число передач — [illegible]; [illegible] — 3,38; размер шин — 3,25—19 (передних) и 6,70—15 (задних); масса в снаряженном состоянии — [illegible] кг; [illegible]; [illegible] скорость — [illegible] км/ч; время прохождения [illegible] со старта с места — [illegible] с.

